

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES
TRANSPORTS AGRICOLES
EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le mardi 4 juin 1907, à 1 heure

PAR

MARCILLAUD DE GOURSAC

Président : M. SOUCHON, professeur.

*Suffragants : { MM. CAUWÈS, professeur.
WAHL, chargé de cours.*

LIBRAIRIE

De la Société du Recueil J.-B. Sirey, & du Journal du Palais

Ancienne Maison **L. LAROSE & FORCEL**

22, Rue Soufflot, PARIS, V^e Arr^t.

L. LAROSE & L. TENIN DIRECTEURS

1907

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.**

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES

TRANSPORTS AGRICOLES

EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le mardi 4 juin 1907, à 1 heure

PAR

MARCILLAUD DE GOURSAC



Président : M. SOUCHON, professeur.

*Suffragants : { MM. CAUWÈS, professeur.
WAHL, chargé de cours.*

LIBRAIRIE

De la Société du Recueil J.-B. Sirey, & du Journal du Palais

Ancienne Maison L. LAROSE & FORCEL

22, Rue Soufflot, PARIS, V^e Arr^t.

L. LAROSE & L. TENIN DIRECTEURS

1907



Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

- COLSON. — Transports et tarifs, 2^e éd. Paris, 1898.
PICARD. — Traité des chemins de fer. Paris, 1887.
CUWES. — Cours d'économie politique. Paris, 1905-1906.
RAMIEU. — Cours sur les voies de communications et les transports. École libre des sciences politiques. Paris, 1904-1905.
DE ROCQUIGNY. — Les syndicats agricoles et leur œuvre. Paris, 1906.
LAURENT. — Les transports par colis postaux. Thèse pour le doctorat. Paris, 1906.
CHAIX. — G. V. et P. V., octobre 1906.
V^e Congrès national des syndicats agricoles à Périgueux. in-8. Périgueux, 1905.

Brochures.

- BLOCH. — Les chemins de fer et les transports des céréales. Paris, 1901.
RIEU. — L'agriculture et les chemins de fer. Tarifs de transports. Avignon, 1903.
PESCHAUD. — Les chemins de fer de l'État belge. Paris, 1906.
BLIN. — Vente et débouchés des produits de la ferme. Paris, 1906.

Périodiques.

- Bulletin mensuel de l'office des renseignements agricoles, 1902-1907.
Bulletin de la Société des agriculteurs de France.
Journal du Syndicat national pour l'amélioration des transports.
Bulletin des transports.
Journal d'Agriculture commerciale.

			Historique jusqu'au ta- rif P. V. 102.	
	1° Les céréales	{	Tarif P. V. 102, deside- rata formulés et satis- factions obtenues.	
			Résultat économique et les Kornhäuser.	
	2° Les pailles et fourrages	{	Diversité des taxations. Valeur marchande et prix de transport.	
			Du tarif commun P. V. 123.	
4° ÉTUDE SPÉCIALE DES TARIFS CONCERNANT	3° Vins	{	1° Critique de nos tarifs actuels.	
			2° Progrès réalisés et proposés. Vins voyageant	(α) Au poids. (β) Wagons réservoirs. (γ) Bordelai- ses ou si- xains.
			3° Fûts vides.	
			4° Bétail	{ Demandes de wagons et délais de transport. Différents systèmes de taxa- tion. Soins à donner au matériel de transport.

DEUXIÈME PARTIE

Denrées et colis agricoles.

- 1^o CRITIQUES DE NOS TARIFS DITS DE « DENRÉES ». P. V. ET G. V.
2^o CONCESSIONS OBTENUES ET PROJETÉES.

		1° <i>Colis postaux et colis agricoles.</i>
		2° <i>Essais en Angleterre et sur les chemins de fer de l'Etat français.</i>
3° COLIS AGRICOLES EN FRANCE ET EN ANGLETERRE	3° Économie du projet de loi	1° Exposé des motifs. 2° Obstacles qu'il rencontre. 3° Établissement des colis agricoles.

TROISIEME PARTIE

Wagons réfrigérants et emballages.

- 1° WAGONS VENTILÉS.
- 2° WAGONS RÉFRIGÉRANTS { 1° *La réfrigération.*
2° *Régime de wagons réfrigérants.*
- 3° EMBALLAGES { *Point de vue du transport.*
Point de vue de la vente.

PLAN D'ÉTUDE DES TRANSPORTS AGRICOLES EN FRANCE

- INTRODUCTION { 1° *Délimitation du sujet.*
2° *Conséquences économiques du perfectionnement des transports.*
3° *L'agriculture et la navigation intérieure.*

PREMIÈRE PARTIE

Tarifs de transports agricoles.

- 1° DES TARIFS. LEURS LIMITES { 1° *Définitions.*
DE PRIX { 2° *Eléments d'un tarif.*
3° *Limites des prix.*
- 2° FIXATION DES PRIX, D'APRÈS { 1° *La nature de la* { α) *Sa valeur.*
marchandise { β) *Son poids.*
 γ) *Son volume.*
2° *Les conventions* { α) *La vitesse.*
entre { β) *La responsabilité*
expéditeurs { γ) *L'assistance pré-*
et transporteurs { *tée par l'expédi-*
relatives à { *teur pour rendre*
le transport plus
commode.
3° *Le profit que l'expéditeur va tirer de son envoi.*
4° *La distance que* { *Barèmes.*
va parcourir { *Prix fermes.*
la marchandise
1° *Cherté de nos tarifs.*
2° *Délais de transports. Insuffisance du matériel.*
3° *Complexité de nos tarifs.*
4° *Incohérences dans la tarification des marchandises.*
5° *Clausés du minimum d'expédition et du wagon complet.*
 α) *Exposé des deux clauses, la plus avantageuse.*
3° CRITIQUES ET RÉFORMES { β) *Reproches adressés à la clause*
« du wagon complet ».
 γ) *Le groupage. Rôle du groupeur allemand.*
 δ) *Avantages accordés par les compagnies françaises aux chargements par wagons complets (Nord et Est).*
 ϵ) *Comment les agriculteurs peuvent profiter de ces avantages, lieux de dépôts dans les gares et formation de syndicats.*

TRANSPORTS AGRICOLES EN FRANCE

INTRODUCTION

1° Délimitation du sujet.

Sous ce titre de « transports agricoles en France » nous parlerons surtout du trafic intérieur des produits de l'agriculture. Les importations et les exportations de même que les conditions juridiques du transport ne pourront nous occuper qu'accessoirement. Notre but sera de rechercher par la meilleure organisation des transports un plus vaste débouché pour les produits agricoles sur le marché français lui-même et d'obtenir par là une plus égale répartition des prix. Ce progrès aurait en outre pour résultat de développer la spécialisation des cultures suivant les régions et les climats, développement si désirable pour le plus grand rendement de notre sol, pour l'encouragement de la culture intensive et la meilleure rémunération du travailleur agricole.

L'intérêt des agriculteurs et des sociétés de transport n'est-il pas le même ? Que demandent les agriculteurs ? Que les compagnies élargissent le plus possible leurs débouchés en facilitant le transport de leurs produits. Or n'est-ce pas une question de vitalité même pour une société de transport de rechercher tous les moyens d'augmenter son tonnage ? En facilitant les transactions elle développe la richesse publique, elle suscite par conséquent de nouveaux besoins, de nouveaux consommateurs et se crée ainsi de nouveaux clients. Aussi serait-il anti-commercial de leur part de maintenir leurs tarifs à un taux qui serait prohibitif. Devraient-elles abaisser leur tarification jusqu'au prix de revient, il est de leur avantage de rechercher de nouvelles couches de produits à transporter. C'est le seul moyen qui s'offre à elles de réduire leurs frais généraux et d'amortir leur capital de premier établissement.

2° Conséquences économiques du perfectionnement des transports.

Elles se sont déjà manifestées et ont été de premier ordre. En se nivelant, les prix dans leur ensemble ont subi un abaissement moyen correspondant non point à l'économie totale des frais de transport, mais bien à une partie de cette économie qui s'est

ainsi partagée entre le producteur et le consommateur.

Précisant davantage nous pouvons envisager deux situations :

Si nous supposons d'abord qu'un transport se serait effectué même si la réduction n'avait pas eu lieu, dans ce cas, il est clair que le public bénéficie directement d'une somme précisément égale à l'écart entre le prix nouveau et le prix ancien. C'est ce qui se produit toutes les fois qu'une compagnie change un tarif qui n'est pas prohibitif pour un tarif plus avantageux.

Si au contraire le transport ne se serait pas effectué au prix ancien, parce que l'augmentation de valeur donnée à la marchandise par le déplacement n'aurait pas atteint le coût du transport (autrement dit : si le tarif était prohibitif) le bénéfice que réalise alors le particulier est inférieur ou au plus égal à la réduction réalisée dans le prix du transport. Plus la réduction sera considérable plus le bénéfice sera grand, car le bénéfice deviendra égal à la réduction à partir du moment où cette réduction rendra le transport possible.

Les industries qui, elles, peuvent à volonté élever leur production ou la restreindre ont très vite profité de ces avantages et se sont développées avec une rapidité surprenante, en voyant les vastes débouchés qui leur étaient ouverts par la modicité des prix de transports. Pour les produits agricoles qui,

eux, offrent moins d'élasticité dans la production que les produits industriels, les choses se sont passées autrement. Les prix se sont naturellement abaissés sur les marchés éloignés des centres de production, mais en revanche ils se sont relevés dans ces centres par suite de l'extension du champ de consommation. L'économie sur les frais de transport a donc été grossir pour une large part la bourse du producteur.

Le consommateur à distance y a également gagné. Seul le consommateur sur place a perdu et payé le produit plus cher qu'auparavant. Comme exemple topique de ce fait, on peut citer des fruits qui se vendaient autrefois à vil prix dans les régions où on les récoltait et qui aujourd'hui y coûtent quelquefois plus cher que sur certains marchés éloignés où ils se concentrent. Cependant ce n'est pas là la majorité des cas et nous verrons spécialement au chapitre « denrées et colis agricoles » qu'il reste encore beaucoup à faire dans cet ordre d'idées.

Deux progrès surtout ont été les facteurs qui ont abouti à la formation d'un marché mondial, où tous les prix tendent à se niveler. Ce sont :

- 1° La plus grande rapidité des transports ;
- 2° L'économie due au meilleur marché du trafic.

Autrefois on n'aurait pas pu concevoir le transport d'une denrée périssable à longue distance. De même, pour qu'une marchandise pût être envoyée sans

perte du lieu de production sur un marché lointain, il fallait qu'elle eût une très haute valeur ; sinon son augmentation de prix n'eût pas payé son déplacement.

Ces deux perfectionnements ont donc permis d'éloigner les marchés des lieux de production ; et les prix extrêmes pour les marchandises ont disparu. Les produits agricoles ont profité davantage de la plus grande rapidité et de l'économie des transports que les objets manufacturés car leur conservation ne leur permet pas de longs voyages et ils n'ont souvent qu'une valeur relativement faible par rapport aux frais que leur déplacement occasionne.

Les statisticiens se sont plu à constater les écarts du prix du blé dans notre ancienne France ; ils étaient parfois du simple au triple. D'après Turgot (1), pendant la disette de 1740 à 1744, tandis que le froment valait 45 francs les 120 kilos à Paris il n'en coûtait que 17 à Angoulême. Aujourd'hui les mercuriales publiées régulièrement par les journaux agricoles ne constatent pas d'écarts de plus de 5 francs les 100 kilos. Nous verrons par contre que pour les pailles et fourrages dont le déplacement est encore

1. V. Picard, *Traité des chemins de fer*, p. 78, tome I. En 1801 l'hectolitre coûtait 11 francs dans la Marne et 46 francs dans les Alpes-Maritimes (même auteur, même page).

difficile, les prix ne se sont pas nivelés sur le marché français et varient du simple au double.

3° L'agriculture et la navigation intérieure.

Si au point de vue du prix de transport la voie d'eau offre des avantages considérables sur la voie ferrée (1), elle ne sera cependant que rarement utilisable pour les produits agricoles.

D'abord le transport est trop lent pour ces produits qui sont sujets à se détériorer.

Ensuite le relief du sol en France a empêché non seulement le développement des réseaux navigables mais encore l'union de ces réseaux entre eux.

Enfin il y a beaucoup de chances pour que les produits agricoles ne soient pas à portée d'un canal où d'une rivière navigable.

La voie d'eau convient à merveille pour les marchandises de peu de prix, encombrantes soit par leur volume, soit par leur poids et devant être transportées à de très longues distances.

Les produits agricoles ne font partie ni du groupe de marchandises (le plus souvent industrielles ou

1. On estime à 0 fr. 02 le prix de la tonne kilométrique sur voie d'eau et entre 4 centimes et 4 c. 60 le prix de la tonne kilométrique sur voie ferrée.

manufacturées) qui ont un grand prix sous un petit volume et un faible poids, ni au groupe extrême de marchandises qui lourdes et encombrantes ont très peu de valeur (le plus souvent matières extraites du sol : pierre à bâtir, sable, matériaux pour l'entretien des routes). Ils sont en général d'une catégorie intermédiaire (1) mais ils sont encombrants en ce sens qu'ils exigent des soins spéciaux : ils ne pourront le plus souvent être transportés en wrac (les céréales seront mises à l'abri de la pluie dans des wagons couverts ou fourgons). De plus comme ils sont sujets à se détériorer, ils exigeront un transport rapide et souvent un matériel spécial (wagons réfrigérants où ventilés) ; il leur faudra donc des soins appropriés, un abri, un bâchage, un emballage ; soins qui augmentent pour eux la difficulté et le prix du transport et on comprend que l'organisation actuelle du transport par voie d'eau ne puisse suffire à ces exigences. Aussi nous bornerons-nous à étudier le transport des produits agricoles par voie ferrée en France.

Nous étudierons d'abord :

- 1° Les tarifs, plus particulièrement de petite vitesse ;
- 2° Les denrées et colis agricoles (grande vitesse) ;
- 3° Les wagons réfrigérants et les emballages.

1. Les Compagnies divisent les marchandises en six classes en petite vitesse. On peut voir que dans la classification les grands produits agricoles font rarement partie soit de la première, soit de la dernière.

PREMIÈRE PARTIE

TARIFS DE TRANSPORTS AGRICOLES

- 1° Des tarifs, leurs limites de prix ;
- 2° Fixation des prix ;
- 3° Critiques et réformes ;
- 4° Tarifs de quelques grands produits agricoles ;

I. — DES TARIFS. LEURS LIMITES DE PRIX

- 1° Définitions ;
- 2° Éléments d'un tarif ;
- 3° Limites des prix.

1° *Définitions.*

On appelle :

Tarif *légal*, le tarif maximum contenu dans le cahier des charges.

Tarif *général*, l'ensemble des prix appliqués lors-

qu'il n'est apporté aucune dérogation aux conditions fixées par le cahier des charges et les arrêtés ministériels.

Tarif spécial (1), un tarif qui accorde au public des avantages, le plus souvent des réductions de prix subordonnées à certaines dérogations aux conditions du tarif général.

Tarif commun, un tarif spécial contenant des prix applicables à des parcoure empruntant soit plusieurs réseaux de chemin de fer, soit même une ligne de chemin de fer et une autre voie de communication.

Barème, une formule générale applicable à tous les parcours en fonction de la distance.

Prix ferme, un prix fixé de gare à gare sans tenir compte de la distance (2).

2° *Éléments d'un tarif.*

Prenons l'hypothèse où une liberté commerciale absolue serait donnée aux compagnies. Un tarif doit

-
1. Les tarifs intérieurs à chaque réseau portent les n^{os} 1, 2, 3.
Les tarifs communs à plusieurs réseaux français les n^{os} 101, 102.
Les tarifs communs avec les chemins de fer étrangers, 201, 202.
Les tarifs d'exportation et de transit communs entre compagnies françaises, 301, 302.
Les tarifs d'exportation et de transit communs avec les compagnies étrangères de chemin de fer ou de navigation, 401, 402.
 2. V. plus loin fixation du prix en tenant compte de la distance.

comprendre deux éléments. L'un qui doit faire face aux dépenses du transport : c'est la taxe de transport. L'autre qui doit servir à la rémunération du capital d'établissement : c'est le péage. C'est ce dernier élément qui subira le plus de variations. L'intérêt du transporteur est de percevoir le maximum et de faire le plus de bénéfices possibles sans chasser le trafic ; il essaiera donc de faire payer à la marchandise tout ce qu'elle peut économiquement supporter ; il n'établira qu'un péage modeste sur les marchandises qui ne peuvent supporter un prix de transport élevé car il vaudra mieux gagner peu que ne pas gagner du tout. Au contraire il se rattrapera sur les marchandises qui peuvent payer largement. Mais la distinction entre taxe de transport et péage n'a pas un intérêt pratique très considérable ; ils sont réunis dans la même main et perçus en même temps ; le but des compagnies en établissant leurs tarifs est avant tout d'avoir une recette brute totale couvrant toutes leurs dépenses : exploitation et charges annuelles résultant de l'emprunt des capitaux d'établissement. La question qui se pose en définitive pour les compagnies est donc celle-ci : Comment établir le prix de chaque transport particulier pour obtenir un ensemble de recettes brutes totales faisant face à toutes les dépenses ?

3° *Limites des prix.*

Toujours dans l'hypothèse où une liberté commerciale absolue serait donnée aux compagnies, le prix d'un transport déterminé variera entre deux limites : l'une, supérieure, qui est l'augmentation de valeur donnée à la marchandise par le transport ; l'autre, inférieure, qui est le coût du transport ou la somme dépensée par la compagnie pour effectuer le transport de cette marchandise.

Si le prix fixé dépasse l'augmentation de valeur que le transport donne à la marchandise, il est prohibitif. Or ce maximum de prix est extrêmement variable et varie :

1° Suivant la nature de la marchandise : une marchandise de grande valeur peut presque toujours supporter des taxes plus élevées que des marchandises de faible valeur.

2° Pour une même marchandise et une même distance, sur des parcours différents. Ainsi, des produits agricoles allant en France du sud au nord pourront payer des prix plus élevés que les mêmes produits allant de l'est à l'ouest car du nord au sud les climats sont plus différents. Il ne s'établira de trafic de l'est à l'ouest que si les prix sont extrêmement bas.

3° Pour une même marchandise effectuant un même parcours, selon sa destination à l'arrivée et selon

l'offre et la demande. Ainsi une barrique de vin expédiée de Bordeaux à Paris pourra payer plus cher, si elle est expédiée directement à un débitant restaurateur ou épicier, que si elle est expédiée à un marchand en gros.

Une détermination du prix ne pourrait donc résulter que d'un débat entre l'expéditeur et le transporteur, ce qui serait impossible pratiquement ; aussi, dans tous les pays, est-on arrivé à établir des règles générales qui doivent autant que possible s'adapter aux nécessités du trafic. C'est à une tarification de ce genre que répond chez nous l'établissement d'une classification générale et des barèmes généraux.

L'autre limite inférieure, ou prix minimum pour un transport déterminé, n'est pas le prix moyen de l'ensemble des transports, c'est le prix de revient partiel propre à ce transport.

Pour déterminer ce prix de revient partiel, il faut faire abstraction des frais fixes qui incombent à la compagnie quel que soit le transport qu'elle effectue. La compagnie est tenue d'avoir un service obligatoire et régulier de trains ; il y a donc un minimum de dépenses, quel que soit le nombre de marchandises à transporter. Tant qu'on reste dans les limites de ce minimum de service obligatoire, le transport d'une tonne en plus ou en moins n'entraîne pas de dépenses nouvelles ; alors le prix de revient partiel est insignifiant. Si on dépasse ce minimum,

toute augmentation de trafic augmente beaucoup et directement la dépense et c'est cette dépense supplémentaire qui constitue la limite inférieure du prix que la compagnie doit percevoir, si elle ne veut pas perdre. On appelle ce prix limite le prix de revient partiel ou le prix de la tonne en sus. Il correspond à la dépense que la compagnie pourrait avoir à faire pour effectuer tel transport. Ce minimum varie suivant les conditions de trafic de la ligne, la pente, les frais de traction, le sens du plein ou du vide, et (ce qui intéresse spécialement les produits agricoles) suivant la vitesse des trains, suivant la facilité de manutention, suivant que le transport se fait ou non à l'époque des récoltes où le matériel est plus utilisé, suivant que le chargement se fait ou non par wagons complets et qu'il est nécessaire ou non de mettre en marche des trains nouveaux et enfin suivant qu'il importe ou non de faire de nouvelles installations pour satisfaire au supplément de trafic ou aux exigences des transports de certaines denrées (wagons spéciaux, wagons réfrigérants, wagons foudres...), ce qui explique que, dans certains cas, la compagnie pourra effectuer un transport à raison de 0 fr. 01 la tonne kilométrique, tandis que dans tel autre elle fera à peine ses frais en faisant payer 0 fr. 03. Mais ce prix de revient partiel d'un transport déterminé sera bien inférieur au prix moyen, car celui-ci comprend outre le prix de revient partiel, ou de la

tonne en sus, la part des frais fixes qu'il faut en pratique imputer à chaque transport. Donc au point de vue auquel se placent les compagnies chaque transport devra couvrir au moins les frais spéciaux qu'il occasionne ; et l'ensemble des bonis réalisés en sus du prix de revient partiel doit couvrir la partie fixe des charges totales de l'entreprise. C'est ce boni destiné à payer les frais fixes qui variera suivant l'augmentation de valeur donnée par le transport à la marchandise. Ce surplus suivra les mêmes variations que le maximum de prix que la marchandise peut supporter et pourra être très considérable pour les marchandises qui peuvent payer cher et très réduit pour celles qui ne le peuvent pas ; il variera beaucoup plus que le prix de revient lui-même. L'intérêt de la compagnie serait donc de demander à la marchandise tout ce qu'elle peut payer et elle serait tentée de le faire si rien ne l'arrêtait. Les remèdes à ces abus possibles sont la concurrence ou l'intervention de l'État.

La concurrence a été reconnue nuisible en matière de chemins de fer car la coalition est trop facile. Il ne reste plus que l'intervention de l'État. Cette intervention se justifie par le caractère de service public du transport et par le monopole de fait qui existe au profit des compagnies. L'État peut donc stipuler dans l'intérêt du public qui n'est pas partie au contrat et imposer aux compagnies des obligations en sa faveur

(par exemple, nous le verrons, le transport des colis agricoles dans des conditions semblables à celles des colis postaux). L'État intervenant aura en vue l'intérêt des entreprises concurrentes (navigation et cabotage); il se proposera d'empêcher toute faveur, et veillera à la meilleure utilisation possible des transports.

En France, l'État est l'associé financier des compagnies ; il sera donc de son intérêt de leur assurer un bénéfice rémunérateur ; mais, dans l'intérêt général, il devra les considérer moins comme des entreprises distinctes, que comme des rouages indispensables à l'avenir d'un grand pays.

II. — FIXATION DES PRIX

C'est donc, nous l'avons vu, entre le prix de revient partiel et l'augmentation de valeur donnée à la marchandise par le transport que le prix définitif va se discuter. Des circonstances multiples influent sur son adoption ; elles sont dues :

1° A la nature de la marchandise (valeur, poids, volume);

2° Aux conventions entre expéditeur et transporteur (vitesse, responsabilité, commodité) ;

3° Au profit que l'expéditeur va retirer de son envoi ;

4° A la distance que va parcourir la marchandise.

1° *Nature de la marchandise.*

C'est d'après leur nature que les marchandises sont classées en six classes au tarif général et chaque classe ou série a ses prix. Trois facteurs interviennent principalement pour déterminer la classification. Ce sont : la valeur, le poids et le volume.

α) *La valeur.* — Si nous ouvrons le livre Chaix de petite vitesse à la classification des marchandises, on verra appliquer la sixième classe du tarif général à des objets de faible valeur, minerais de fer, pavés en pierre et scories (la tonne payant pour 500 kilomètres 18 francs et pour 1.000 : 30 fr. 50 (P.-L.-M.) ou 31 francs (Orléans) (1). Au contraire voyageront d'après la première série : les tissus, la verrerie, la viande fraîche et aussi, nous le verrons, certaines denrées, toutes marchandises considérées comme pouvant supporter le prix de transport le plus élevé (la tonne payant pour 500 kilomètres : 74 francs et pour 1000 : 129 fr. (Orléans et P.-L.-M.).

β) *Le poids.* — Taxer une marchandise *ad valorem*, c'est-à-dire fixer un prix de transport à tant pour cent de sa valeur, sans tenir compte du poids, alors que

1. Les autres réseaux moins étendus n'ont pas de prix jusqu'à 1.000 kilom. Le Nord ne va que jusqu'à 300.

toutes autres conditions sont identiques, serait, de la part d'une compagnie de transport, ne considérer que le plus grand bénéfice à réaliser, sans avoir égard au service rendu par elle. Aussi, quand la nature de la marchandise lui a fait assigner l'une des classes, c'est d'après son poids que l'on calcule de prix de l'expédition.

γ) *Le volume.* — Quand on se trouve en présence d'une marchandise encombrante ou qui ne peut souffrir l'empilage, le prix de revient partiel est plus élevé; par suite les compagnies sont tentées de donner une classe plus élevée à la marchandise pour la faire payer davantage. Souvent alors on tourne la difficulté en faisant payer la marchandise pour la place qu'elle occupe, et on la taxe soit par wagon, soit par mètre superficiel (Voir plus loin: Bestiaux. Pailles et Fourrages).

2° *Conventions entre expéditeur et transporteur.*

Ces conventions peuvent avoir trait: à la vitesse, à la responsabilité du transporteur, à l'assistance que peut prêter l'expéditeur pour rendre le transport plus commode.

α) *La vitesse.* — Elle est un des éléments qui influent le plus sur le prix. Les tarifs de grande vitesse sont bien plus élevés que ceux de petite vitesse. En petite vitesse, le prix du transport pourra être d'autant plus

bas que les délais acceptés par l'expéditeur sont plus longs. Il est dit dans le cahier des charges P. V. article 50: « Il pourra être établi un tarif réduit approuvé par le ministre pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse. »

β) *La responsabilité du transporteur.* — Le transporteur réduit volontiers les prix de transport à condition de voir sa responsabilité limitée. Avant la loi du 17 mars 1905 (dite loi Rabier) les compagnies pouvaient insérer dans leurs tarifs spéciaux une clause dite « de non-garantie de pertes et avaries ». Cette loi est venue prononcer la nullité de toute clause des tarifs ou des contrats de transport qui dérogerait aux règles posées par le Code de commerce en matière de responsabilité. Les compagnies, en compensation du préjudice qui leur était causé par cette loi, ont proposé à l'homologation du ministre des majorations de tarifs variant de 1 0/0 à 3 0/0, visant en général des marchandises fragiles ou non emballées. Environ 156 marchandises sur 1350 marchandises classées ont subi ces majorations, parmi lesquelles les boissons 1 0/0, les animaux vivants 2 0/0, les œufs 3 0/0. Ces majorations ne visent que les tarifs spéciaux intérieurs et communs.

γ) *L'assistance que l'expéditeur peut prêter au transporteur.* — Il arrivera fréquemment que l'expéditeur ne bénéficiera d'un tarif spécial ou réduit que

s'il consent à charger lui-même sa marchandise au départ et à la faire décharger à l'arrivée. Le concours de l'expéditeur peut encore être donné soit en présentant des emballages commodes facilitant l'empilage, soit en expédiant par wagons ou trains complets, ce qui évite de remanier la marchandise en cours de route, et diminue le prix de revient. En retour, les compagnies accorderont des prix réduits et quelquefois le retour gratuit des emballages. Ce concours de l'expéditeur sera particulièrement précieux aux compagnies quand il s'agira de transports agricoles qui ont besoin de soins spéciaux. En dehors de ces produits, ceux qui forment le plus fort tonnage sont la houille, la fonte, les matériaux de construction, toutes marchandises pouvant voyager en wrac.

3° Profit que l'expéditeur va tirer de son envoi.

Le plus souvent un expéditeur ne fera pas voyager sa marchandise au tarif général parce que le prix du transport est supérieur au gain qu'il peut retirer de la vente de la marchandise au point de destination. Il se décidera au contraire à faire voyager sa marchandise, si la compagnie lui accorde un tarif réduit en le faisant bénéficier soit d'un tarif spécial, soit d'un prix ferme. Les compagnies auront aussi avantage à proposer ces tarifs qui permettent à leur trafic de

s'accroître. Il est en particulier désirable dans l'intérêt de l'agriculture que les compagnies s'entendent pour adopter des tarifs spéciaux communs. Elles peuvent ainsi déterminer la formation de courants commerciaux entièrement nouveaux et aboutir par là aux conséquences les plus heureuses (1). Le climat de la France, bien que tempéré, n'est pas du tout uniforme. Les cultures du Midi, du Nord, de l'Est sont très différentes et par leur nature et par leur précocité ; il y a par conséquent entre régions si opposées ample matière à transports et des tarifs réduits pourront les déterminer. Ces tarifs communs seront souvent dictés aux compagnies par l'observation attentive des faits commerciaux (2). Les compagnies ont déjà montré qu'elles s'intéressaient à ces faits ; et par l'adoption de tarifs communs, elles ont pu, non

1. Voir nos études sur les blés et les vins.

2. On peut citer parmi les tarifs de transports communs aux sept grands réseaux et aux chemins de fer de ceinture les tarifs suivants intéressant l'agriculture :

1^o Tarif P. V. 102. Céréales, farines, riz, tourteaux, résidus de betteraves et pommes de terre :

2^o Tarif P. V. 103. Poires à poiré et pommes à cidre.

3^o Tarif P. V. 114. Instruments agricoles.

4^o Tarif P. V. 122. Tous les engrais.

5^o Tarif P. V. 126. Fûts vides en retour.

6^o Tarif P. V. 129. Wagons réservoirs.

7^o Tarif G. V. 121. Wagons réfrigérants.

seulement développer leur trafic et être utile aux intérêts généraux des producteurs et consommateurs français, mais encore elles ont fait faire un grand pas à la simplification de nos tarifs qui est si demandée aujourd'hui.

4^o *La distance que va parcourir la marchandise.*

Les tarifs sont composés de barèmes et de prix fermes. Le *barème* contient tout calculés les prix de transports pour les diverses distances d'après les bases adoptées pour ce barème. On distingue le barème *proportionnel*, c'est le plus simple : Il consiste à payer, par exemple 5 centimes par kilomètre, quelle que soit la distance ; mais pour les longs parcours, il deviendrait rapidement prohibitif. On serait alors porté à multiplier les prix fermes. D'ailleurs, le prix de revient d'un transport diminue avec la distance ; aussi a-t-on été amené à étudier d'autres systèmes, en adoptant des bases kilométriques différentes selon la longueur du parcours.

Ce sont : le *barème à palier* ;

le *barème du système belge*.

Dans le barème à palier, on calculera ainsi : si le transport est fait à 100 kilomètres, on appliquera par exemple la base de 0 fr. 08 pour *tout* le parcours ; si le transport est fait au delà de 100 kilomètres, on appliquera une autre base plus réduite,

soit 0 fr. 05 pour *tout* le parcours. Mais ce barème a l'inconvénient de faire payer pour un transport à 99 kilomètres $99 \times 0,08$ ou 7 fr. 92 et pour un transport à 101 kilomètres $101 \times 0,05$ ou 5 fr. 05, c'est-à-dire qu'un même transport payerait avec ce système moins cher s'il va à 101 kilomètres que s'il va à 99. Aussi pour éviter cette anomalie a-t-on pris le parti de ne plus faire monter le prix donné par le multiplicateur 0,08 quand ce prix atteint celui qui donnerait pour 100 kilomètres la base 0,05. Ce qui détermine un *palier*, c'est-à-dire une longueur kilométrique du parcours où le prix ne monte plus.

Aujourd'hui c'est le système du barème belge qui est le plus généralement employé. Au lieu de multiplier la totalité de chaque parcours par une base kilométrique unique qui aille en décroissant quand la distance augmente, on continue à appliquer le prix kilométrique primitif aux premiers kilomètres, tout en appliquant des prix de plus en plus réduits aux kilomètres parcourus en sus des premiers.

Prenons par exemple le tarif P. V. 102 céréales farine..., pour le cas des expéditions de 10 tonnes.

Il s'énoncera ainsi :

Jusqu'à 200 kilomètres.	8 fr. 50
Pour chaque kilomètre excédent : de 200	
à 300 kilomètres	0 fr. 025
Pour chaque kilomètre excédent : de 300	
à 400 kilomètres	0 fr. 02

Dès lors, pour calculer, par exemple, le transport d'une tonne à 350 kilomètres, on opérera ainsi :

$$8 \text{ fr. } 50 + 100 \times 0 \text{ fr. } 025 + 50 \times 0 \text{ fr. } 02$$

On dit aussi de ce type de barème qu'il est établi suivant une formule à palier.

Donc, au cours de cette étude, si nous employons l'expression barème à palier, cela voudra dire barème du système belge; le premier type de barème à palier proprement dit n'étant plus usité aujourd'hui. Le tarif général, avec sa classification en six séries, comporte des barèmes à bases kilométriques décroissantes, d'après le système belge, adopté du reste dans tous les pays.

Le *prix ferme*, ou *prix de gare à gare*, est un prix toujours plus réduit que celui qui résulterait de l'application du barème général; il est établi pour le transport d'un wagon de marchandises entre deux gares dénommées. Il existe quatre cas d'établissement de prix fermes :

α) Quand une compagnie veut retenir un trafic qui peut emprunter une autre voie. En France, il arrive fréquemment que la voie ferrée est concurrencée soit par un canal, soit par le cabotage.

β) Quand différents centres de production alimentent un même marché, on établit des prix fermes pour permettre aux divers concurrents de trouver accès sur le marché.

γ) Quand, entre deux points, il y a un développe-

ment de trafic particulier à telle ou telle marchandise, l'importance de ce trafic peut devenir énorme si l'on abaisse les prix.

δ) Enfin, on peut vouloir développer l'agriculture et l'industrie en rendant possible des transports dont la valeur serait inférieure aux prix résultant du barème.

Ces prix fermes peuvent causer de graves bouleversements dans la situation respective des centres industriels et agricoles dont les produits se trouvent en concurrence les uns avec les autres.

Le prix ferme, on le voit, a pour but de desservir certaines relations, mais il profite par extension à d'autres régions au moyen de la *soudure*. La soudure consiste à ajouter simplement les uns aux autres, dans une expédition directe, les prix les plus réduits applicables aux diverses sections que la marchandise devrait parcourir pour obtenir ces prix les plus réduits. On paye donc pour un parcours fictif plus long, mais qui comporte des prix plus bas. La soudure permet ainsi d'éviter une réexpédition et les frais accessoires qui en découleraient (1).

1. Voir au chapitre *Vins*.

III. — CRITIQUES ET RÉFORMES.

- 1° Cherté de nos tarifs;
- 2° Les délais trop longs qu'ils comportent;
- 3° Leur complexité;
- 4° L'incohérence dans la tarification de certaines marchandises;
- 5° Clause du minimum d'expédition et du wagon complet.

1° *La cherté.*

Quoique la cherté soit un des reproches que l'on fasse à nos tarifs, c'est cependant celui sur lequel on insiste le moins.

M. Pierre Leroy-Beaulieu, dans son journal l'*Économiste* (1), estime à 4 centimes le tarif moyen des marchandises par tonne et par kilomètre (2). Il cite en parallèle le tarif américain de 2 c. 1/2, mais, dit-il, pour comparer ces deux tarifs, il faut tenir

1. *Économiste*, n° du 22 décembre 1906, p. 907.

2. M. Colson, dans une des cinq leçons professées à l'École des Sciences politiques en février-mars 1907, estime à 4 c. 60 le prix moyen de la tonne kilométrique de marchandises en France et à 4 c. 41 le prix de la même tonne en Allemagne. Mais, au point de vue de l'expéditeur allemand, il faut ajouter à ces 4 c. 41, les bénéfices prélevés par les groupements. V. plus loin : Rôle du groupeur allemand.

Il estime le tarif américain à 2 c. 57 en 1900 et 2 c. 70 en 1906.

compte de ce fait que les chemins de fer américains transportent dans une plus forte proportion que les nôtres des marchandises communes : houille, minéral, bois, faiblement taxées. En Belgique les tarifs applicables aux marchandises sont très critiqués et il résulte d'un article « les chemins de fer de l'État belge » de M. Peschaud (1) que la Belgique, a marché moins vite que nous dans la voie d'abaissement des tarifs. Si, dans ce pays, les prix sont très réduits pour les longues distances à cause de la concurrence de la voie d'eau et des réseaux voisins, en revanche les tarifs applicables au trafic intérieur à courte distance sont beaucoup plus lourds. On trouve en effet sur le territoire belge des différences très considérables dans le prix de vente d'une même marchandise de première nécessité. Et M. Peschaud cite les sucres, les pailles, la pomme de terre. La pomme de terre, qui se vend récoltée sur place 1 fr. 50 les 100 kilos, vaut à Bruxelles 6 et 7 francs. Le stère de hêtre, qui vaut 5 à 6 francs le stère en Luxembourg, vaut 18 à 20 francs à Bruxelles.

M. Picard dans son *Traité sur les chemins de fer*, étude approfondie qui est l'autorité la plus considérable en la matière, concluait en 1887 « que nos tarifs étaient dans l'ensemble plutôt inférieurs que supérieurs à ceux de l'Allemagne et de l'Autriche, un peu

1. *Revue politique et parlementaire*, mai, juin 1906.

inférieurs à ceux de l'Italie et notablement plus bas que ceux de l'Angleterre et de la Suisse. Seule la Belgique avait sur nous un avantage marqué qu'elle avait pu obtenir, sans surcharger son budget, grâce au coût peu élevé des lignes dans ce pays peu accidenté et à l'abondance du trafic. » Depuis cette époque il semble que les réductions ont été plus importantes en France que dans les autres pays.

Nous nous étendrons donc plus longuement sur les autres reproches faits à nos tarifs ; ils ont eu un écho prolongé à la tribune du Parlement en 1905 et 1906.

Citons à la Chambre, les séances des 9, 15, 16, février 1905, des 11 et 28 décembre 1906 ; au Sénat, les séances des 4 avril 1905 et 15 novembre 1906.

Les trois griefs relevés contre nos tarifs intéressent en particulier les transports agricoles.

1° *Les délais de transports*, car les produits de la culture sont en général périssables et plus sujets à se détériorer que les autres.

2° *La complexité des tarifs*, car l'agriculteur a moins de facilités que le commerçant pour vérifier si le prix qu'il a payé pour son expédition est bien réellement le prix qu'il devait.

3° *L'injustice dans la tarification des marchandises*, car la diversité des produits agricoles et les différences de valeurs qui existent pour un même produit

(fruits à distiller où fruits à couteau) les rend très difficiles à classer et à tarifer.

2° Délais de transports.

En 1898 M. Colson écrivait (1) : « Les délais réglementaires appliqués en France au tarif général sont plutôt inférieurs que supérieurs aux délais en vigueur dans la plupart des pays du continent. Mais la stipulation de l'allongement de cinq jours pour la presque totalité des transports rend *en fait* le délai moyen plus long chez nous que presque partout ailleurs. » Les conséquences en sont fâcheuses à tous points de vue. D'abord, pour l'expéditeur qui peut craindre de voir sa marchandise se détériorer et pour le destinataire à qui elle fait défaut, mais en outre, pour les compagnies elles-mêmes qui voient leurs gares encombrées et leur matériel inutilisé. C'est une des causes qui ont provoqué ces derniers temps des plaintes sur le manque de wagons dans les gares.

Les délais de transports, fixés par le cahier des charges datant de 1857 et 1859, sont aujourd'hui surannés. Si, au premier âge des chemins de fer, ils ont pu être considérés comme très réduits, ils ne le sont plus aujourd'hui.

1. *Transports et tarifs*, p. 502-503.

1° *Grande vitesse.* — En grande vitesse, l'expédition doit être faite par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes, pourvu que la marchandise ait été présentée à l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure réglementaire du départ de ce train. Les expéditions sont mises à la disposition des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train mentionné plus haut. Le délai de transmission d'un réseau à l'autre est de trois heures aux gares communes, de six heures quand il y a deux gares distinctes. Telle est la règle. Mais une exception en atténue la portée.

Elle est apportée par le paragraphe 2 de l'article 2 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 qui dit : « toutefois cette prescription qu'on doit expédier par le premier train n'est pas obligatoire pour les trains express et les trains postes dans lesquels les compagnies admettent exceptionnellement des voitures de deuxième et de troisième classes. » Aussi ne resterait-il plus sur les grandes lignes, pour transporter les denrées, que les trains dits « omnibus » si les compagnies ne faisaient circuler de nombreux trains dits « de messageries » ; mais ces trains ne figurent pas sur les horaires de trains à la disposition du public et on ne peut en tenir compte pour le calcul des délais légaux.

2° *Petite vitesse.* — L'article 50 du cahier des charges dit que « les animaux, denrées, marchandi-

ses, etc., à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise. En conséquence, toutes les marchandises à petite vitesse devraient être expédiées le lendemain de leur mise en gare par les expéditeurs. Si expédier veut dire faire circuler, c'est-à-dire transporter, pourquoi le jour de l'expédition n'est-il pas compté comme transport, et pourquoi les marchandises sont-elles considérées comme « expédiées », tant qu'elles stationnent en gare ? En effet, au tarif général, les délais se calculent habituellement ainsi :

Mise en gare. . . . 1 jour

Expédition 1 —

Trajet 1 jour par fraction indivisible de 125 ou 200 kilomètres suivant les lignes et la série applicable.

Mise à la disposition à l'arrivée, 1 jour.

De plus, le délai s'allonge d'un jour aux gares communes et de deux jours lorsqu'il y a deux gares distinctes. Enfin, les compagnies ont le droit d'exiger un allongement des délais en ce qui concerne les marchandises transportées aux conditions des tarifs spéciaux ou communs. Cet allongement est en général de cinq jours. On s'est demandé, non sans quelque apparence de raison, pourquoi ces délais supplémentaires étaient les mêmes pour 6 kilomètres ou pour 1000. Il semble que le ministre pourrait sans trop de difficultés et en parlementant un peu avec

les compagnies, obtenir de celles-ci, que les délais supplémentaires soient fixés proportionnellement à la distance à parcourir. D'ailleurs, le cahier des charges parle bien de « délais plus longs », mais n'en fixe pas la longueur. C'est donc le ministre seul qui, par son homologation, peut atténuer l'arbitraire dans la fixation des tarifs. Il est certain, que ces délais, ajoutés les uns aux autres, produisent pour certains transports des effets inattendus :

Ainsi pour faire franchir *en grande vitesse* à une marchandise les 45 kilomètres qui séparent Brétigny de Pantin, les compagnies ont vingt-quatre heures. La vitesse est donc de 1.750 mètres à l'heure.

Pour transporter *en petite vitesse*, un wagon de bois à brûler, de Melun à Pantin, distance 60 kilomètres, les compagnies ont droit à dix-sept jours ; vitesse commerciale, 147 mètres à l'heure (1).

A côté de ces vitesses françaises, M. Dauzon, dans son discours prononcé à la Chambre le 15 février 1905 (2), et qui est un véritable réquisitoire contre les compagnies de chemin de fer, met en parallèle les vitesses en Italie et en Allemagne. Nous croyons intéressant de reproduire cette partie de son dis-

1. Exemples cités par M. Baube, président du Syndicat national pour l'amélioration des transports. Voir journal de ce syndicat 1^{er} avril 1906, p. 243.

2. *Journal officiel* du 16 février 1905, Chambre des députés, p. 349.

cours et de mettre ensuite en parallèle, ce que pense de ces mêmes tarifs M. Tuzet, agent du trafic de la Compagnie d'Orléans.

« En Italie et en Allemagne, dit M. Dauzon, il
« existe des tarifs de petite vitesse accélérée. Qu'est-
« ce que cela veut dire ? La petite vitesse accélérée
« est un tarif spécial par lequel on peut transporter
« certains produits avec une rapidité de 225 kilomè-
« tres par jour au lieu de 250 en grande vitesse. Si
« nous comparons les chiffres, nous allons voir que,
« malgré la rapidité des chemins de fer italiens, les
« prix sont infiniment inférieurs aux nôtres.

« Par exemple, en *grande* vitesse italienne, une
« tonne de produits alimentaires pour 100 kilomètres
« payera 157 francs. En petite vitesse accélérée, la
« même marchandise payera 30 fr. 88, c'est-à-dire
« cinq fois moins. On aura ainsi un train qui, au lieu
« de faire 250 kilomètres par jour, fera 225 kilomè-
« tres, et au lieu de payer 157 francs, on payera
« 30 fr. 88. De plus, des bonifications sont accordées
« aux expéditeurs italiens de plus de 1000 wagons,
« 5 0/0 s'ils restent en Italie, 9 0/0 s'ils sont destinés
« à l'exportation.

Il y a encore d'autres avantages, les expéditeurs
« peuvent faire des groupements ; de même que
« les associations agricoles peuvent se syndiquer,
« on peut syndiquer les wagons. Un wagon peut
« se charger à trois fois et s'arrêter à trois gares

« différentes de sorte qu'on peut le remplir plus
« facilement et la voiture, une fois chargée, bénéficie
« des avantages considérables que nous avons
« signalés. »

Mais qui n'entend qu'une cloche n'entend qu'un son.
Voici ce que dit de ces tarifs italiens M. Tuzet (1)
dans sa notice sur le trafic et la vente des produits
agricoles et horticoles qui semble répondre directement
au discours de M. Dauzon :

« De ce que ces chemins de fer italiens, dit-il, ont
« mis en tête de leurs tarifs les mots « vitesse accélérée », on croit à des célérités exceptionnelles
« combinées avec des tarifs extrêmement réduits.
« On cite même avec éloge l'obligation fixée par ce
« tarif d'un parcours de 225 kilomètres par jour, sans
« voir que ce délai n'est supérieur que de 25 kilomètres à celui de 200 kilomètres que comportent
« les simples tarifs français de petite vitesse sur les
« lignes principales, sans avoir lu, sans doute, les
« restrictions sans nombre apportées par les chemins
« de fer italiens à cette condition déjà si modeste.

« Pour se rendre compte de la véritable portée
« de ces mots « vitesse accélérée » rien ne vaut la
« lecture de l'article 10 du tarif italien qui vise les
« délais de transport. « Le délai utile pour la livrai-

1. Voir au journal *l'Agriculture commerciale*, dimanche 6 janvier 1907.

« son de la marchandise à l'administration étrangère
« consiste en 24 heures pour chaque 225 kilomè-
« tres du parcours, plus 18 heures pour les opéra-
« tions de service, 6 heures pour transit entre les
« lignes des diverses administrations et 24 heures
« pour les opérations à la frontière avec l'étranger. »
« En cas de retard éventuel, l'expéditeur ne pourra
« demander aucune indemnité à l'administration,
« sinon quand le terme du délai sera dépassé. Ce
« délai utile court à partir du premier train (excepté
« les trains directs qui peuvent admettre les mar-
« chandises en grande vitesse) qui aura lieu depuis
« la remise du wagon *chargé*, pourvu qu'elle ait lieu
« au moins une heure avant le départ de ce train.

« Que devient, en définitive, le délai même réduit
« de 225 kilomètres par jour avec ces suppléments,
« qui, non compris la transmission entre réseaux,
« donnent un total de 66 heures, comptées non pas
« même à partir de l'heure de la remise, mais à par-
« tir du départ de certains trains ?... De plus dans
« l'exécution, peut-on comparer les résultats obte-
« nus par les chemins italiens avec ceux des réseaux
« français ?

« Dans la pratique, une expédition faite, par exem-
« ple, d'Agen à 1 heure de l'après-midi, parvient nor-
« malement à Cologne le surlendemain matin à
« 7 heures, au bon moment pour la vente, après un
« parcours de 42 heures seulement, malgré le temps

« perdu à la traversée de Paris et de deux douanes.
« Or, d'après les renseignements récents de notre
« correspondant en Allemagne, les temps ordinai-
« rement employés pour le transport des denrées
« d'Italie seraient les suivants : Pour Munich, par
« exemple, 7 jours environ pour les provenances
« siciliennes, 4 à 5 jours pour celles de Naples, 3 de
« Florence, 2 de Vérone, 3 à 4 de Gènes. Pour Man-
« nheim et pour les provenances de Florence, Pise
« et Naples, il faut compter 6 à 10 jours par la voie
« du Gothard et 4 à 6 jours environ par celle du
« Brenner. Les fruits italiens plus solides mais aussi
« moins fins, moins délicats que les fruits français,
« peuvent sans doute supporter ces délais, mais, à
« coup sûr, les fruits français ne s'en accommoderaient
« pas. D'ailleurs, malgré cette résistance plus grande,
« ces transports ne vont pas sans risques très sérieux.

« A Cologne, par exemple, on a constaté pour les
« raisins italiens une dépréciation causée par la lon-
« gueur du parcours. Un mémoire de 1899 du Comité
« central de la Sologne sur l'élevage du dindon et, en
« particulier, sur les ventes ou marchés de Londres
« contient le passage suivant particulièrement inté-
« ressant : « L'habitant de la Sologne songera aussi
« que le marché anglais n'est qu'à 36 ou 48 heures
« de la Sologne, et qu'il peut y livrer des produits
« dans un état de fraîcheur auquel ses rivaux ne peu-
« vent prétendre, malgré les procédés de conserva-

« tion des viandes, auxquels ils doivent recourir
« forcément. La saisie de 3.000 dindons avariés,
« provenant des contrées rivales les moins éloignées,
« Italie, Serbie, Autriche, pratiquée l'année dernière
« démontre que la Sologne peut soutenir la lutte
« avec succès, si elle améliore la race et présente des
« produits tels que les désirent nos voisins d'Outre-
« Manche. » Or, il ne faut pas oublier que ces trans-
« ports spéciaux ont lieu en décembre, à une
« époque de l'année où la température est parti-
« culièrement propice à la conservation des denrées. »

Si nous avons cru devoir mettre en parallèle ces conclusions si opposées de M. Dauzon et de M. Tuzet, c'est pour faire toucher du doigt :

1° Combien (en matière de transports en particulier) la diversité des intérêts fait changer les appréciations et les points de vue.

2° Que, quand on apprécie des tarifs, ou qu'on les compare entre eux, il ne faut pas se borner à en extraire des phrases ou à rapprocher des chiffres, mais il faut les considérer dans leur ensemble (1), leurs résultats et passer très vite à la manière dont se pratique leur exécution.

1. Sartiaux, directeur des services techniques à la Compagnie du Nord, au Congrès national des syndicats agricoles à Arras : « Si l'on attache du prix aux abaissements de tarifs, il faut les rendre possibles en n'abordant pas sans prudence et sans mesure les autres problèmes. » (*Bulletin de la Société des agr. de France*, 1^{er} mars 1905 p. 262).

3° Enfin les exemples cités par M. Tuzet montrent quel intérêt il y a pour les produits agricoles à ce que leur voyage ne soit pas prolongé pendant de trop longs délais.

Au reproche que nous avons fait à nos tarifs de comporter des délais trop longs et surannés, il convient de joindre un autre grief, exposé par M. Chaumet à la tribune de la Chambre du 28 décembre 1906 (1), sur la situation faite au commerce et à l'industrie par les retards des trains, l'insuffisance du matériel et l'encombrement des gares par les marchandises qui ne trouvent pas de wagons. M. Treignier dit qu'en effet, faute de matériel, on voit des vins, des farines, des pommes de terre et autres produits venant des régions de Blois, Mer, Onzain, desservies par la ligne Paris-Bordeaux, rester huit, dix, douze jours exposés dans les gares expéditrices au froid, aux intempéries et à l'humidité.

Si l'on veut être juste, il faut dire que la bonne utilisation du matériel constitue l'une des plus grosses difficultés de l'exploitation. L'équilibre est loin d'exister entre les expéditions et les arrivages pour une gare déterminée ; la variété du trafic au départ et à l'arrivée rend souvent impropre à emporter les marchandises le matériel qui a servi à en amener. La proportionnalité du mouvement dans les différentes stations présente

1. *Journal Officiel* du 29 déc. 1906, p. 3422.

parfois de grandes variations ; son intensité subit d'extrêmes fluctuations pour certaines marchandises, notamment pour les produits de l'agriculture et pour les bestiaux ; elle s'accroît quand le chômage ou le ralentissement des travaux des champs rendent disponibles des bras et des attelages et réduisent ainsi les frais de transports de l'usine ou de la ferme au chemin de fer et réciproquement, frais qui seraient plus élevés à l'époque où les travailleurs et les bestiaux sont utilisés à la culture ou aux moissons. Les demandes de wagons aux gares expéditrices arrivent tantôt prématurément, tantôt au contraire tardivement.

Ces indications montrent toute l'importance d'une bonne et rapide répartition des véhicules. L'essentiel est de hâter leur chargement et déchargement, de ne pas les laisser séjourner et d'éviter les pertes de temps au point de triage, de composition et de décomposition des trains. Aussi les compagnies ont-elles créé sur leur réseau un certain nombre de bureaux répartiteurs qui centralisent chaque jour les états de situation et les demandes émanant des chefs de gare et qui donnent une destination aux wagons sans emploi dans toute l'étendue de leur ressort. Les compagnies, dans le but d'obtenir une meilleure répartition et moins de roulage de matériel, devront s'efforcer d'avoir des wagons complets pour une même gare, sauf à admettre des chargements partiels, surtout dans

le sens du courant des wagons vides. Voici un remède. Trois autres sont signalés à la séance de la Chambre du 28 décembre 1906 par M. Lefas (1).

M. Lefas, après avoir fait remarquer que la crise des transports n'est pas actuellement particulière à la France mais sévit dans toute l'Europe occidentale, indique un premier remède qui serait, dit-il, l'usage de tarifs dits « saisonniers ». Les bois, fers, pierres, charbons, qui peuvent se transporter sans inconvénients à toute époque de l'année, voyageraient à des tarifs moins élevés quand leur transport aurait lieu à une saison qui n'est pas celle des récoltes. Les compagnies auraient ainsi une plus grande disponibilité de matériel pour faire face aux nécessités du transport des marchandises périssables. M. Lefas signale encore deux remèdes.

Le premier serait l'observation rigoureuse par les compagnies de l'arrêté ministériel du 28 février 1903 relatif aux demandes de wagons faites par les expéditeurs. Cet arrêté oblige les compagnies à faire connaître aux expéditeurs, le lendemain même du jour où elles ont reçu une demande de wagons, le jour et l'heure à laquelle les wagons seront fournis (2) : ce

1. *Journal officiel*, 29 décembre 1905. Chambre des députés, p. 3442.

2. En Allemagne la compagnie est tenue de fournir le wagon dans les vingt-quatre heures qui suivent *la promesse* qu'elle fait à l'expéditeur, mais, bien entendu, elle ne fait la promesse que si elle a du matériel de disponible.

qui est d'un intérêt primordial pour l'expéditeur de denrées périssables. Il connaît alors la date où il pourra expédier et prévient son vendeur de se rendre à la gare où il trouvera les wagons prêts à être déchargés. Or, les compagnies avisent simplement l'expéditeur qu'elles mettront des wagons à sa disposition en temps utile de façon à ne pas dépasser les délais du tarif, et cela, au lieu de faire connaître à l'expéditeur, le lendemain de la demande, le jour et l'heure où il recevra le wagon.

Le second remède, qui paraît difficile à réaliser, serait une réduction des délais supplémentaires de transport dans le cas où ces délais dépassent la durée de conservation des marchandises périssables qui voyagent. La difficulté consisterait en effet, à déterminer pour chaque marchandise périssable la durée de conservation, durée qui dépend de la saison, des intempéries, de l'emballage (1).

1. M. Lefas à l'appui de sa thèse (qu'il faut réduire les délais de transport, tout au moins les délais supplémentaires en ce qui concerne les marchandises périssables dont la conservation est inférieure à la durée des délais de transit réglementaire) cite le trafic international des fruits à cidre et lit quelques notes officielles venant de Stuttgart : « Les arrivages de wagons pourris continuent d'une façon décourageante... Il sera difficile désormais pour la France, de faire des transactions en pommes à cidre avec l'Allemagne... transactions qui se chiffrent chaque année par millions. »

La Chambre de commerce dont M. Chaumet s'est fait l'interprète à la Chambre, à la séance du 20 décembre 1906 (1), a proposé d'amoindrir la crise actuelle des transports non seulement par une augmentation du matériel et du nombre des agents des compagnies, mais aussi par l'amélioration des voies d'accès, de dégagement et de triage des gares en mettant ces gares plus en harmonie avec l'intensité toujours croissante du trafic. M. Chaumet signalait en outre que, dans nombre de circonstances, la batellerie, si elle avait été bien organisée, aurait pu suppléer les chemins de fer et atténuer la crise. En tout cas, les compagnies de chemin de fer auraient pu diminuer le matériel utilisé sur les lignes concurrençant la voie d'eau pour l'utiliser ailleurs.

Le Conseil de la Société des Agriculteurs de France a, dans sa séance du 18 décembre 1906 (2), émis un vœu pour que les délais stipulés au tarif « ne soient « pas dépassés à l'avenir comme en 1906 au grand « détriment de l'agriculture en ce qui concerne « notamment les engrais. » Et pratiquement il ajoute :

« Qu'il soit imposé aux compagnies de mettre sur
« les récépissés donnés au destinataire et à l'expé-
« diteur la mention de la durée du délai maximum

1. *Journal officiel*, 21 décembre 1906, Chambre des députés, p. 3368.

2. *Bulletin de la Société*, 1^{er} janvier 1907, p. 7.

« imposé aux compagnies de chemins de fer, à dater
« de la mise à leur disposition de la marchandise
« jusqu'à sa livraison en gare destinataire, de façon
« à bien renseigner les destinataires et expéditeurs
« et à empêcher tout litige sur ce point. »

Il est en effet aussi difficile pour les agriculteurs de savoir quels sont les délais auxquels les compagnies ont droit, que de reconnaître si le calcul qu'on leur a fait du prix de transport est exact.

En définitive, la mesure principale à adopter en matière de délais de transports serait la modification des textes surannés que nous avons vu dater de 1857, 1859, 1866. Les compagnies disent, il est vrai, qu'elles n'usent pas en général de ces délais, mais ce n'est pas la même chose pour le négociant ou pour l'agriculteur, qui attend, par exemple, des engrais ou une machine agricole, de recevoir habituellement ses marchandises bien avant l'expiration du délai inscrit au tarif, ou d'être *en droit* de compter sur elles dans un délai plus court (1).

1. En Allemagne les délais sont plus courts, mais le chef de gare n'a qu'à déclarer qu'il est débordé par le trafic et le délai ne s'applique plus.

3° Complexité des tarifs et leurs difficultés d'application.

La difficulté de comprendre l'application d'un tarif, de choisir le tarif applicable, de consulter le livre Chaix, est telle qu'il s'est formé autour des compagnies de chemin de fer, ces organismes latéraux que l'on appelle des agences de détaxe qui ont été rendues nécessaires par ce fait que les employés des compagnies, s'ils ont des doutes sur l'application d'une taxe, se garderont bien, pour ne pas être gourmandés par leurs chefs, de se tromper au détriment des compagnies ; ils se tromperont en général au détriment du public. Lorsqu'ils s'agit de transports sur un seul réseau, le calcul est encore possible, mais s'il faut emprunter plusieurs réseaux et s'il y a des soudures, ou des tarifs spéciaux ou communs à combiner, il est très difficile, la plupart du temps, d'établir justement le prix ; aussi, quand les sept grands réseaux et les chemins de fer de ceinture adoptent des tarifs communs, ils font faire un grand pas à la simplification des tarifs, surtout si l'adoption de ces tarifs a pour effet de supprimer des tarifs communs à deux ou trois réseaux seulement.

On a souvent constaté que les gares, les compagnies, et même parfois le contrôle commun n'étaient pas d'accord sur l'établissement des taxes. Les

compagnies ont alors à leur disposition des tableaux des distances avec les points de transit, des tableaux des itinéraires légaux, mais les commerçants, et encore moins les agriculteurs, ne peuvent pas se procurer ces tableaux qui sont la propriété des compagnies ! Aussi demande-t-on la publication officielle (1) et légale de recueils de tarifs et de tableaux de distances permettant d'établir facilement les taxes et d'appliquer exactement les tarifs. Ainsi, on pourrait presque se passer des vérificateurs de taxes.

Des accords se sont cependant déjà produits en vue de la simplification de nos tarifs. En 1879, les compagnies ont adopté la même classification des marchandises qu'elles ont réparties en six classes ou séries. Si les compagnies ont mis les mêmes marchandises dans la même classe, elles ont cependant des prix différents pour chacune des classes, sauf pour la première et la sixième jusqu'à 500 kilomètres où les prix sont les mêmes. Il ne resterait donc plus, si les grands réseaux voulaient unifier leurs tarifs généraux de petite vitesse, qu'à adopter les mêmes prix pour les classes intermédiaires entre la

1. On sait, en effet, que d'après une jurisprudence constante le Recueil Chaix n'a rien d'officiel. En cas de réclamations basées sur ce document les compagnies répondent que ce n'est pas au Recueil qu'il faut se reporter pour connaître le tarif exact mais bien à l'original dudit tarif qui a été homologué par le Ministre.

première et la sixième ; ainsi l'uniformité existerait comme en grande vitesse, et leurs barèmes pourraient ne pas se souder à chaque changement de réseau en repartant de la base initiale.

Le côté regrettable de l'adoption par tous les réseaux d'une classification uniforme a été de multiplier les tarifs spéciaux, car chaque compagnie craignant un préjudice avait mis son veto aux abaissements qui se seraient produits en introduisant la marchandise dans une série comportant des prix plus bas que les prix antérieurs ; dès lors des relèvements de prix s'étant produits, les compagnies les ont corrigés par l'insertion de prix réduits dans les tarifs spéciaux.

Mais en confectionnant ces tarifs les compagnies ont été amenées à y insérer un certain nombre de désignations nouvelles qu'elles ont fait figurer dans la suite à la classification générale pour éviter toute confusion. On a ainsi compliqué d'une manière excessive la classification en introduisant des distinctions d'espèces au lieu de se borner à énoncer la désignation générale. On a donc abusé des additions à la nomenclature en considérant comme des marchandises nouvelles des produits qui figuraient déjà dans le tarif et qui étaient seulement présentés sous des noms nouveaux. On pourrait donc simplifier la classification actuelle en y faisant figurer seulement des dénominations plus compréhensives et en laissant aux

compagnies plus de latitude, d'une part pour insérer dans les tarifs spéciaux des désignations restrictives par des spécifications de matière, d'emballage, et d'autre part pour indiquer à leurs agents, par une sorte de dictionnaire, dans quelles dénominations doivent rentrer les produits désignés sous un nom trop spécial pour figurer à la classification. Mais il ne faut pas pousser trop loin ces simplifications, car il est de l'intérêt même du public de trouver, sous des dénominations usuelles, l'indication du tarif applicable aux produits qu'il expédie fréquemment (1).

Il semble que le moyen le plus pratique qui s'offre aux compagnies d'aboutir à une simplification, c'est de demander autant que possible à l'avenir des tarifs communs applicables de toutes gares à toutes gares avec des barèmes à bases kilométriques décroissantes. Déjà, nous l'avons vu, pour les céréales, les engrais... les wagons réservoirs, les instruments agricoles (2) ... etc., elles sont entrées dans cette voie. C'est là qu'est le progrès, car ces tarifs communs à base kilométrique décroissante pourraient dans une certaine mesure remplacer non seulement les trop nombreux prix fermes (3) qui rendent nos tarifs

1. D'après Colson, *Transports et tarifs*, p. 482.

2. Voir page 25, note 2, l'énumération des tarifs communs intéressant l'agriculture.

3. Voir en particulier le chapitre sur les vins.

incompréhensibles pour le commun des mortels et pour les agents des compagnies eux-mêmes, mais encore, en vue d'aboutir le plus possible à l'unification (1), les tarifs intérieurs à chaque compagnie (2). Mais ce qu'on peut surtout demander aux compagnies c'est de se mettre d'accord sur le mode de taxation des différentes marchandises de façon à ne pas compliquer les calculs d'expéditions quand ces marchandises doivent passer d'un réseau à l'autre. Nous verrons, par exemple, que les pailles et fourrages sont taxés tantôt par mètre superficiel, tantôt au poids, tantôt par wagon, mais en ce qui concerne les prix, si l'on veut aboutir à une trop grande simplification, on risque ou de ne pas faire payer à la marchandise le prix raisonnable qu'elle peut supporter, ou d'établir pour certains transports des taxes prohibitives. Il convient aussi de ne pas oublier que c'est par le moyen des tarifs spéciaux que les compagnies ont

1. De Ramel, séance du 9 février 1905: « Si diverses compagnies de chemin de fer se partagent l'exploitation des transports sur le territoire français et si chacune est maîtresse de ses tarifs sous bénéfice de l'homologation du ministre, il n'en est pas moins vrai que, quelque diversité qu'il y ait entre les compagnies de chemin de fer (et c'est en effet l'objection qu'elles font), il devrait y avoir sur tous les réseaux une base d'égalité rationnelle entre les tarifs appliqués aux mêmes produits. » (Très bien, très bien sur divers bancs.) *Journ. off.*, p. 253.

2. Le tarif G. V. 114 dit « des denrées », fonctionne, par exemple, non seulement comme tarif commun aux Grands réseaux, mais encore comme tarif intérieur à chacun d'eux. V. p. 114, note 1.

pu accorder des réductions de prix. On ne peut donc trop les blâmer pour les complications qu'ils apportent.

4° Incohérences dans la tarification des marchandises

Ce reproche a été porté à la tribune de la Chambre par M. Dauzon à la séance du 15 février 1905 (1). Il attribue en partie à un « système de tarifs fantaisistes » (2) la diminution du trafic des denrées. Ainsi, dit M. Dauzon : « pour la petite vitesse, tarifs intérieurs, les choux-fleurs payent 129 francs par tonne pour 1.000 kilomètres et les choux pommes 35 fr. 50 la tonne pour la même distance. » Passant à d'autres exemples il cite les noix et amandes sèches (plus légères) qui pour une tonne et 1.000 kilomètres payent 47 fr. 50 tandis que les noix et amandes fraîches (plus lourdes) payent 129 francs c'est-à-dire 600/0 plus cher. Il est sûr qu'aucun système de tarification ne justifie de tels écarts. Dans ces deux cas, il apparaît clairement que l'on a tenu un compte excessif de la valeur du transport, sans envisager suffisamment le service rendu. M. Dauzon signale encore les bruyères, qui servent à la litière des animaux les années de

1. *Journal officiel* du 16 février 1902. Chambre des députés, p. 348.

2. V. encore au début de notre deuxième partie : Critiques de nos tarifs dits « de denrées » PV et GV.

disette de foin où l'on est obligé de leur faire manger la paille, et dont le prix de 70 francs (pour 1.000 kilos) est prohibitif. Enfin, dit-il, tous les légumes, petits pois, haricots verts... qui constituent la nourriture usuelle payent le tarif de 129 francs, le plus élevé, ainsi que les coupons de soie ou des meubles de luxe ». M. Arnal qui succède à M. Dauzon généralise en disant que si les tarifs actuellement en vigueur permettent le transport des fruits de luxe, ils sont pour les denrées de moindre valeur véritablement prohibitifs.

Les revendications du sud-est ont été développées par M. Rieu, administrateur délégué du Syndicat agricole vaclusien, dans trois brochures parues en 1903 et 1904 où la compagnie du P.-L.-M. est particulièrement visée : Il déplore en particulier que les denrées, qui ne figurent pas au tarif spécial P. V. n° 3 où la nomenclature est restrictive soient soumises à la première série du tarif général, c'est-à-dire la plus chère (129 francs la tonne pour 1.000 kilomètres) et cite les anomalies que nous avons vu (choux pommes et choux-fleurs... les noix et amandes) qui en résultent. « La plupart des denrées agricoles, dit-il, étant de véritables matières premières les taxer aux barèmes appliqués aux produits les plus riches peut présenter une bonne opération fiscale, mais constitue en réalité une hérésie économique. Le tarif spécial P. V. 3 montre que nous sommes encore au-dessous de la

vérité, chose à peine croyable! Alors que la matière première, suivant le barème 1, paye 129 francs la tonne pour 1.000 kilomètres, cette même matière première, d'un transport si peu onéreux, ne paye plus que 89 francs au barème 3 si elle est transformée en confitures, en pulpes de fruits, en raisinés, en conserves, etc... Le démocratique légume lui-même n'échappe pas à cette règle. Expédié brut, il paye 129 francs la tonne, mis en conserve pour les tables riches, il ne paye plus que 70 francs la tonne au barème 4... *idem* le lait concentré ou stérilisé, 70 francs au lieu de 129 francs naturel... tous fruits desséchés... Par ce système les producteurs sont livrés, pieds et poings liés, aux fabriques locales... » (1).

Nous avons vu jusqu'à présent les progrès que l'agriculture désirerait voir réaliser par les compagnies. Mais les agriculteurs eux-mêmes ne peuvent-ils pas se reprocher de ne pas profiter dans une assez large mesure des avantages procurés par les compagnies aux grosses expéditions ? — C'est ainsi que nous arrivons à parler des stipulations de tonnages dites « clause du minimum d'expédition, clause du wagon complet ».

1. On peut voir aussi une lettre de M. Vogüé président de la Société des Agriculteurs de France à M. le Ministre des travaux publics, en date du 1^{er} juillet 1904, au sujet de la tarification des denrées agricoles (Voir *Bulletin de la Société*, 1^{er} mars 1905, p. 266).

*5° Des clauses dites du minimum d'expédition
du wagon complet.*

1° Exposé des deux clauses. Laquelle offre le plus d'avantages soit au particulier, soit à la compagnie ;

2° Reproches faits à la clause « du wagon complet » ;

3° Le groupage. Rôle du groupeur allemand ;

4° Avantages accordés par les compagnies françaises au chargement par wagons complets (en particulier le Nord et l'Est) :

5° Comment les agriculteurs peuvent profiter de ces avantages : lieux de dépôts dans les gares et formations de syndicats.

α) Exposé des deux clauses ; avantages qu'elles offrent soit au particulier, soit à la compagnie. —

Les compagnies accordent volontiers des conditions avantageuses aux grosses expéditions. C'est en effet pour les envois d'un fort tonnage que les chemins de fer ont à craindre la concurrence de la navigation qui se prête mal au service de détail, mais surtout les grosses expéditions leur coûtent moins cher de transport pour un même poids que les expéditions de détail, car elles utilisent mieux le matériel et exigent moins de surveillance, moins d'écriture, et surtout moins de remaniements en cours de route dans la composition des wagons et des trains. La

clause du wagon complet remplit mieux ces divers buts que la clause du minimum d'exécution. Cette dernière clause consiste en effet à accorder une réduction pour les expéditions atteignant au moins un certain nombre de kilogrammes ou payant pour ce poids ; il suffit donc à l'expéditeur de présenter tant de tonnes de marchandises pour profiter du tarif ; c'est ensuite à la compagnie à ranger les marchandises dans le matériel. Dans la clause du wagon complet, il n'en va pas de même. L'expéditeur, pour bénéficier du tarif réduit, devra remplir le wagon d'un nombre donné de tonnes qui varie, suivant la nature des marchandises, entre 3.000 et 10.000 kilogs. Puis, si l'expédition tout entière ne peut être chargée sur le wagon, soit parce que la charge maximum du wagon est atteinte, soit parce que les dimensions du gabarit sont dépassées, alors l'expéditeur devra payer pour le surplus soit un second wagon complet, soit le prix du barème applicable aux expéditions de moindre importance. La clause du wagon complet est donc bien plus avantageuse pour les compagnies, car d'abord la commodité du transport leur est facilitée puisqu'elles n'ont pas à remanier le chargement du wagon en cours de route, et ensuite elles auront un bénéfice du fait que parfois l'expéditeur ne pourra remplir juste son wagon et expédiera le surplus au prix de détail. La clause du minimum d'expédition est donc en définitive plus favorable à l'expéditeur,

car il n'aura qu'à présenter tant de kilos de marchandises pour bénéficier du tarif réduit; mais aussi, étant donné la facilité qui leur est procurée, les compagnies accorderont des prix plus réduits à l'expédition par wagon complet.

β) *Reproches faits à la clause du wagon complet.* — Le premier reproche qu'on a fait à la clause du wagon complet est de créer des inégalités entre les expéditeurs. En effet, dit-on, les compagnies fournissent, suivant leur bon plaisir, du matériel de dimensions différentes. Quand une compagnie fournit du matériel de grande dimension, elle permet à ceux qui se trouvent sur son réseau de profiter pour les marchandises encombrantes d'avantages et de prix de transports qui leur donnent une grande supériorité sur leurs concurrents desservis par une compagnie dont le matériel présente de moindres dimensions, avantages d'autant plus considérables que le cas échéant pour des marchandises très volumineuses comme la paille, le fourrage, l'expéditeur ne pourra *même pas* charger le poids minimum donnant lieu à la réduction (1).

Le second et principal reproche fait à la clause du wagon complet est de favoriser les gros expéditeurs. En 1903 la Chambre syndicale des fabricants de sucre

1. Voir au chapitre Pailles et fourrages, p. 83.

s'est opposée à un tarif spécial Nord P. V., n° 5 tendant à une réduction pour les expéditions de sucre brut par wagon complet de vingt tonnes. Son exposé des motifs disait : « Le nouveau tarif proposé n'a été
« certainement établi que dans la pensée de venir
« en aide à la sucrerie tout entière ; or, nous avons
« la crainte qu'il n'en soit pas ainsi, le nouveau tarif
« ne pourrait profiter qu'à un nombre très restreint
« de grosses usines ; la conséquence serait une prime
« en faveur des grosses usines sur les petites. Celles-
« ci, travaillant déjà à plus de frais, seraient infailli-
« blement destinées à disparaître. » Aussi la Chambre syndicale demandait que la réduction proposée soit applicable aux wagons de dix tonnes et à des distances moindres que 96 kilomètres.

γ) *Le groupage. Rôle du groupeur en Allemagne.*
— En France la question s'est posée de savoir s'il n'y aurait pas un moyen de faire profiter les petits producteurs des réductions de prix de transports réservées aux forts tonnages. On a cherché la solution dans le groupage, système qui, en Allemagne, permet aux petits producteurs de rassembler leurs produits pour former des wagons ou des trains complets. Ce qui caractérise, en effet, le système allemand, c'est qu'on peut composer le chargement d'un wagon de marchandises quelconques, seulement, on paye pour le tout comme pour celle des marchandises qui comporte le tarif le plus élevé. C'est ce qui

explique le rôle du groupeur qui va spéculer sur l'écart (de plus du $\frac{1}{3}$) qui existe entre le prix des expéditions de détail de la plupart des marchandises et celui des wagons complets. Il pourra se réserver un bénéfice notable tout en offrant au public pour les colis isolés des prix bien plus avantageux que ceux du chemin de fer.

Le groupage est surtout en honneur entre localités échangeant un trafic considérable et pour de longs trajets car, sur de petits parcours, le bénéfice à réaliser ne couvrirait pas les frais de l'opération qui sont à peu près indépendants de la distance.

δ) *Avantages accordés par les Compagnies françaises aux chargements par wagon complet (En particulier le Nord et l'Est).* — En France, les compagnies du Nord et de l'Est sont les seules qui aient un tarif appliquant des réductions notables aux marchandises de quelque nature qu'elles soient, expédiées par wagon complet. Sur les autres réseaux (1), le minimum de poids par wagon complet *ou par expédition* peut être constitué par des marchandises désignées soit dans un même tarif, soit dans des tarifs différents mais comportant les mêmes barèmes ou les mêmes prix exceptionnels, pourvu que ces marchandises soient assujetties par les dits tarifs aux

1. Chaix, P. V., page 28.

mêmes conditions particulières ; qu'elles soient expédiées par un même expéditeur à un même destinataire et qu'enfin elles ne puissent se nuire ni s'avaries par le contact. Cependant, comme atténuation, il est dit : Sous les mêmes conditions, le minimum de poids peut également être constitué par des marchandises désignées avec des barèmes ou des prix exceptionnels différents en payant comme si le poids total était exclusivement constitué par la marchandise taxée au prix le plus élevé. Même avec cette concession les exigences que nous avons vues sont suffisantes pour entraver le groupage que, du reste, certaines compagnies paraissent redouter (1).

Sur les réseaux du Nord et de l'Est des facilités exceptionnelles sont données :

1° Le chargement du wagon complet peut être constitué par des marchandises de toutes natures (à l'exception des tissus riches), pourvu que le chargement et le déchargement soient faits directement de voiture à wagon ou de wagon à voiture.

2° Le minimum du poids par wagon peut être constitué par des marchandises dont les unes *doivent, au*

1. *Bulletin de la Société des agriculteurs de France*. Il y est dit que c'est de peur du groupage que les compagnies n'ont pas voulu accorder aux wagons plates-formes transportant des vins en fûts le même bénéfice de prix qu'aux wagons-réservoirs (qui jouissent du tarif 129 commun à tous les réseaux). N° 15 août 1905, p. 177.

terme du tarif, être chargées ou déchargées par les expéditeurs ou les destinataires et les autres par la compagnie, sauf observation du délai de chargement et de déchargement.

3° L'expédition ainsi faite jouit d'un barème particulier applicable à tout wagon chargé d'un minimum de 5.000 kilogrammes ou payant pour ce poids; toutefois, lorsqu'il y a avantage pour le public, la taxe est calculée pour chaque nature de marchandise, soit au prix du tarif général sur le poids réel, soit au prix du tarif spécial sur le minimum de poids fixé pour l'application de ce tarif.

ε) *Comment les agriculteurs peuvent profiter de ces avantages (lieux de dépôt dans les gares et formation de syndicats).* — Ces avantages offerts par les compagnies n'ont pas, cependant, paru suffisants pour provoquer des organisations de groupages.

Pour l'agriculteur spécialement le groupage devient fort difficile.

Les agriculteurs sont forcément dispersés, aussi l'occasion de se concerter pour défendre leurs intérêts communs se rencontre pour eux plus rarement que pour les commerçants; leurs apports sont multiples, composés de toutes espèces de produits ils sont expédiés en quantités variables, à certaines époques et dans des directions diverses, aussi, sauf exceptions, doivent-ils subir les conditions des spéculateurs et des compagnies de transport.

Deux moyens ont été préconisés pour atténuer dans la mesure du possible cette situation défavorable de l'agriculture :

1^{er} *Moyen* : La création de lieux de dépôts ou de magasins dans ou près des gares, dépôts qui auraient leur raison d'être non seulement au point de vue du transport mais encore au point de vue de la vente ; voici en quels termes s'exprime M. Du Pré de Saint-Maur (1) :

« Le *producteur* pour tirer tout le parti possible
« des produits du sol, quelque faible que soit son
« apport, a besoin de pouvoir :

« 1° Composer de *petits lots* distincts de marchan-
« dises diverses ;

« 2° Trouver à vendre chacun à sa valeur réelle ;
« ce qui ne peut être que s'il n'en charge le prix de
« transport que du minimum possible et s'il en trouve
« facilement acquéreur.

« D'autre part *expéditeur, transporteur, indus-*
« *triel, commerçant* ont besoin pour opérer économi-
« quement d'agir sur de *forts tonnages*.

« Comment concilier des exigences aussi contra-
« dictoires ? Il est tout indiqué d'organiser au point
« de départ des marchandises agricoles, et à portée
« surtout de ceux des cultivateurs qui sont le moins

1. Commission des chemins de fer de la Société des agriculteurs de France, séance du 27 février 1904.

« maîtres de leur production, des lieux de dépôts où
« s'agglomèrent les marchandises, où elles sont aisé-
« ment visitées (par les acquéreurs), où enfin on peut
« réaliser sans entraves les groupements désirés et
« avec plusieurs petits lots en faire un gros. »

C'est aussi l'idée de M. Sartiaux, directeur des services techniques à la compagnie du Nord, exprimée au congrès du syndicat agricole à Arras 1904 (1).

« Il est évident que la création de ces magasins
« (raccordés avec les rails du chemin de fer), qui per-
« met la concentration des marchandises achetées
« ou vendues et leur facilite l'écoulement par la voie
« du transport est d'une utilité incontestable pour
« obtenir ces groupements qui sont la condition es-
« sentielle du bas prix du transport. Il est très pro-
« bable que les compagnies de chemin de fer français
« seront toutes disposées à favoriser la création de
« ces magasins dans leurs gares, et même à étudier
« avec les associations agricoles les combinaisons
« financières qui leur permettraient de les édifier
« dans des conditions acceptables (2). »

2° *Moyen : Formation de syndicats.* — Tous particuliers pouvant s'unir pour grouper leurs produits en

1. Voir *Bulletin de la Société des Agriculteurs de France*, 1^{er} mars 1905, pages 259, 260, 261.

2. Voir pour compléter au chapitre « céréales », les services que rendent en Allemagne les Kornhäuser au point de vue des transports.

vue de l'expédition, les syndicats se trouvent par le fait même jouir de cette même possibilité. En France, parmi les syndicats ou coopératives, il n'en est pas qui se soient formés uniquement dans le but de faire bénéficier les produits vendus ou achetés par eux des réductions accordées aux forts tonnages ; les associations ont des buts plus larges : elles visent soit à faire bénéficier leurs membres des économies qu'ils peuvent réaliser en faisant des achats collectifs, soit à écouler les produits de leurs adhérents dans les meilleures conditions possibles. La formation en syndicat a surtout créé pour les agriculteurs l'occasion de profiter des avantages réservés aux grosses expéditions et peut-être, dans l'avenir, pourrait-on faire naître cette occasion plus fréquemment.

Aussi étudierons-nous :

1° Dans quelle mesure les syndicats ont-ils profité des avantages accordés aux grosses expéditions, d'abord au point de vue de l'achat, puis au point de vue de la vente ;

2° Le développement qui peut leur être donné en vue des transports.

1° Dans quelle mesure les syndicats ont-ils profité des avantages accordés aux grosses expéditions ?

α) Au point de vue de l'achat. — L'achat des engrais a été une des premières formes de l'activité syndicale. Ce sont les syndicats qui ont démocratisé l'emploi des engrais commerciaux qui, avant leur appa-

rition, étaient presque inconnus des petits et moyens cultivateurs. Désireux d'offrir à leurs adhérents le plus bas prix que puisse procurer l'achat collectif, ils se sont appliqués à faciliter au commerce toutes les économies de frais généraux aisément réalisables, notamment sur les frais de transport, réception et distribution des engrais, réexpédition des petites commandes, correspondance, analyse, envoi de facture et recouvrement. Ainsi, dit M. de Rocquigny (1), « le fait que le paysan peut venir prendre au
« dépôt de son syndicat, les quelques sacs qui lui
« sont nécessaires au fur et à mesure de ses besoins,
« et les paye à peine plus cher que le grand culti-
« vateur dont la commande arrive par wagons com-
« plets, ne constitue-t-il pas une véritable révolution
« économique dans la culture de notre pays, si on
« se reporte aux prix usuraires payés par les petits
« cultivateurs, lorsqu'ils s'approvisionnaient autrefois
« chez le charron ou l'épicier du bourg, dépositaires
« pour le compte du marchand d'engrais de la ville
« voisine, qui lui-même n'était qu'un détaillant ! »
Les procédés d'achat en commun, ayant pleinement réussi pour les engrais commerciaux, il était naturel de penser que les syndicats agricoles voudraient l'étendre à la plupart des marchandises et produits

1. De Rocquigny, *Les syndicats agricoles et leur œuvre*, édition 1906, p. 163.

fabriqués employés à l'exploitation agricole ou viticole. Dès lors les syndicats se mirent à faire venir en grosses expéditions les semences, tourteaux et autres matières propres à l'alimentation du bétail, outils et instruments agricoles, sels dénaturés, sucres pour vendanges, soufre, sulfate de cuivre, produits divers, insecticides, les plants américains et les nombreux produits qui, dans les régions viticoles, sont employés à la culture de la vigne ou à la vinification. Aussi, pour opérer plus commodément, les syndicats se sont-ils adjoints des dépôts, qu'ils ont cherché à multiplier en vue de faciliter les approvisionnements de leurs adhérents. Ainsi, dit M. de Rocquigny (1), « le syndicat des agriculteurs de l'Orne a constitué « quarante-quatre groupes locaux, appelés « cercles « agricoles » qui ont pour but de centraliser les com- « mandes et de les faire expédier par wagons com- « plets. »

β) *Point de vue de la vente.* — Si c'est surtout pour leurs achats que les syndicats ont utilisé les réductions accordées aux gros tonnages, ils ne s'en sont point désintéressé cependant pour leurs ventes, quand ils ont pu en profiter. Ainsi dit M. de Rocquigny (2): « Le plus souvent, dans la pratique des syndicats « agricoles, si l'expédition est collective, la vente ne

1. *Les syndicats agricoles et leur œuvre*, p. 163, édition 1903.

2. *Les syndicats agricoles et leur œuvre* p. 191, édition 1906.

« l'est pas, les lots, groupés pour être expédiés en commun, demeurent individuels et sont vendus pour le compte de chaque producteur. » Mais ce groupage ne se rencontre guère, effectué régulièrement par les syndicats, que pour les produits de halles. Pour les grands produits agricoles, si l'on peut citer des expéditions groupées par des syndicats pour former des wagons complets, ce sont en général des cas isolés, procurés par un marché où une vente avantageuse était offerte (1). C'est pour la vente coopérative des fruits et denrées, que des associations permanentes se sont fondées et se sont occupées des économies à réaliser sur le transport, et de la création d'un matériel spécial d'emballage.

En France, l'organisation des associations coopératives de vente des produits de la ferme varie avec les circonstances nombreuses se rapportant aux régions, à la production et à la nature des produits... etc. On cite, comme ayant donné les meilleurs résultats : l'Union des syndicats agricoles du Comtat, dont le siège est à Carpentras. Ce syndicat, dit M. de Rocquigny (2), « s'intéresse au développement des exportations de fraises sur le marché anglais,

1. On peut cependant citer, à titre exceptionnel, des syndicats formés pour la vente permanente des vins, par exemple celui de Gaillac dans le Tarn. V. *Les syndicats agricoles et leur œuvre*, p. 180 et 192.

2. *Les syndicats agricoles et leur œuvre*, p. 196.

« en étudiant les améliorations qu'il y aurait lieu
« d'apporter à l'horaire des trains, au matériel d'em-
« ballage ; etc..., il a donné et recueilli ses informa-
« tions et préparé le terrain ; il a attiré sur les
« produits l'attention des maisons de commission
« étrangères, en même temps qu'il obtenait l'amélio-
« ration des tarifs et conditions de transport. »

On cite encore d'autres syndicats donnant d'excellents résultats dans la vallée du Rhône, dans les Alpes-Maritimes. Dans la région de Paris : les syndicats de Gaillon et de Vernon.... etc.

Aux États-Unis (la California Frech Fruit Exchange) et en Italie, ce sont encore ces sortes de sociétés que l'on rencontre. Elles essayent de grouper des envois assez considérables pour obtenir des prix de transports réduits et le retour rapide des colis vides ; elles s'efforcent de créer des courants continus, d'avoir des représentants à l'étranger, de régulariser les prix, de supprimer les abus. Elles soignent les emballages mieux que ne pourrait faire un particulier. En Italie, elles se concertent avec une grande maison de commerce, qui les représente, et leur fournit le matériel d'emballage. En Amérique, à la California Frech Fruit Exchange, elles ont un bureau central qui se charge de la vente pour le compte des associations locales. Ces associations locales peuvent se former dans tous les endroits, où il y a assez de fruits pour que les producteurs *puissent charger journal-*

lement un wagon. Chaque association locale est alors représentée dans le conseil des directeurs de la California Frech Fruit Exchange.

2° *Développement qui peut être donné aux syndicats en vue des transports.* — C'est ici M. Sartiaux (1) qui va nous guider dans la voie du progrès : « Il ne faut
« pas se faire illusion, dit-il, il est à peu près impos-
« sible de songer, avec les charges qui pèsent actuel-
« lement sur les chemins de fer, à faire des réductions
« sérieuses de tarif pour les petites quantités trans-
« portées. Pour que les réductions soient possibles,
« il faut transporter par wagons complets, mieux
« encore par wagons complets de grande capacité,
« mieux encore par trains complets de wagons com-
« plets. Il semble que l'organisation des syndicats,
« rien qu'en facilitant les groupements par masses im-
« portantes, doit permettre de diminuer le prix de
« revient, et par conséquent, d'obtenir la réduction du
« prix de transport. Mais si, allant plus loin encore,
« ces associations se déterminaient à se rendre pro-
« priétaires de wagons de grande capacité et à faible
« poids mort, une nouvelle voie serait ouverte pour
« de nouvelles réductions... Sans aucun doute, le
« concours des compagnies serait acquis à ces syn-
« dicats pour l'établissement de grands wagons de

1. Voir *Bulletin de la Société des Ag. de France*, 1^{er} mars 1905, p. 259-260-261.

« 40 tonnes leur appartenant... L'abaissement des
« tarifs est une loi continue qui se poursuit progres-
« sivement depuis des années,seulement il faut s'inter-
« roger sur les questions. Si l'on attache du prix aux abaisse-
« ments de tarifs, il faut les rendre possibles, en n'abor-
« dant pas sans mesure et sans prudence les autres
« problèmes. Les syndicats peuvent avoir une influence
« des plus salutaires pour écarter des chemins de
« fer les dangers qui les menacent : réduction des
« recettes en même temps qu'accroissement des
« charges, de façon à les laisser poursuivre au mieux
« de tous les intérêts l'abaissement du prix de revient
« des transports et, par conséquent, l'abaissement du
« prix des transports eux-mêmes. »

Pendant le Concours général agricole de 1907, M. Colliez, à la Société d'Encouragement à l'Agriculture traitant la question de vente de nos produits agricoles, estime que (1) « c'est l'association qui en
« groupant les envois permettra la formation de ces
« trains complets, de wagons complets que demande
« M. Sartiaux pour abaisser les tarifs. C'est elle qui
« obtiendra des compagnies de transports et de navi-
« gation les concessions nécessaires, vulgarisera les
« procédés frigorifiques de transport, imposera les
« modes d'emballages perfectionnés, assurant l'uni-

1. D'après le journal *l'Agriculture commerciale* : Dimanche 7 avril 1907, p. 155.

« formité et l'invariabilité des types, et enfin fera la
« réclame nécessaire pour lancer un produit inconnu
« ou augmenter sa consommation, s'il n'est déjà ré-
« pandu dans ces marchés de produits alimentaires
« colossaux que nous avons à nos portes : l'Angle-
« terre et l'Allemagne. »

IV. — ÉTUDE SPÉCIALE DES TARIFS CONCERNANT (1) :

- 1° Les céréales ;
- 2° Les pailles et fourrages ;
- 3° Les vins ;
- 4° Le bétail.

1° Céréales

Historique jusqu'au tarif P. V. 102.

Tarif P. V. 102. Desiderata formulés et satisfactions obtenues.

1. Si nous ne parlons pas du bois, c'est qu'il voyage non seulement comme produit agricole, mais comme produit industriel(charronnage, menuiserie). Étant donné les variétés qu'il présente et les transformations dont il est susceptible, le sujet devient très complexe. Nous nous contenterons de renvoyer à l'excellente étude de M. Alphonse Mathey : *Traité d'exploitation commerciale des bois* dont le tome II est sous presse. L'étude sur le transport des bois est à la fin du tome I^{er}. — Lucien Laveur, éditeur, 13 rue des Saints-Pères.

Résultat économique et les Kornhäuser.

Historique jusqu'au tarif P. V. 102. — C'est sur le cours du blé, principalement, que les auteurs (J.-B. Say, Picard, de Foville) se sont plu à constater le nivellement des prix, produit sur le marché français par l'abaissement du coût des transports. Si, aujourd'hui, nous consultons les cours du blé constatés journallement sur le marché français, nous trouvons que la ville où le blé est coté le plus bas les 100 kilos est Rouen (21 fr. 50), et celle où il est coté le plus haut est Aix (24 fr. 25) (1).

Les réformes accomplies par les compagnies dans le sens d'une réduction du prix de transport des céréales ont commencé en 1885, elles se sont traduites, non par des pertes que les compagnies redoutaient, mais par un accroissement de trafic et de recettes. En vue de permettre les échanges de céréales et de farines entre les régions productrices du territoire et les contrées déficitaires, la Compagnie d'Orléans avait pris, en 1892, l'initiative d'abaissements rationnels et considérables sur les tarifs de transport de ces produits. Dès 1896, une étude d'ensemble des progrès à réaliser a été poursuivie, tant par les services de contrôle des sept grands réseaux, que par le Comité consultatif des chemins de fer. Il résultait de cette étude que de nouvelles réductions,

1. Voir *Journal l'Agriculture commerciale* du 3 février 1907.

comme les réductions précédentes, attireraient à la voie ferrée une partie du tonnage qui lui échappait, et qu'en favorisant de cette manière les intérêts agricoles, les compagnies agiraient au mieux de leurs propres intérêts. Des différences de prix, souvent considérables, existaient, en effet, de réseau à réseau pour les mêmes parcours; il ressortait, d'ailleurs, d'un examen comparatif que, non seulement les tarifs intérieurs de chaque réseau prêtaient à critique par leurs complications et les écarts de taux qu'ils faisaient ressortir, mais des anomalies encore plus fortes étaient à signaler dans les tarifs communs. Quand il s'agit, en effet, de marchandises qui, comme les céréales et les farines existent partout, circulent partout, et sont nécessaires partout, il est essentiel que la tarification présente plus d'homogénéité, et soit égale pour tous les expéditeurs à quelque région qu'ils appartiennent.

En 1897, un premier abaissement des taxes de transport fut consenti par les compagnies pour parer aux conséquences de la mauvaise récolte.

Le 25 avril 1898, une circulaire du Ministre des Travaux publics attirait l'attention des compagnies sur l'opportunité de réaliser pour les céréales un certain nombre de nouvelles améliorations.

Le tarif P. V. 102, desiderata formulés et satisfactions obtenues. — Parmi les progrès à réaliser, la

circulaire ministérielle proposait notamment aux compagnies :

1° D'uniformiser, en l'abaissant, leur tarification, tant pour les expéditions de 1000 kilos que pour celles de 5.000 ;

2° De créer un tarif commun réduit, applicable sur tous les réseaux indistinctement aux transports par wagons complets de 5, 10, 20 tonnes, sans palier, et pour toutes distances ;

3° De soumettre à la même taxation, les farines et les grains, soit dans le tarif spécial de chaque compagnie, soit dans le tarif commun à créer ;

4° De faciliter le transport des emballages envoyés vides pour revenir pleins.

Sur ces instances, les compagnies, en août 1901, ont fait homologuer pour les expéditions de 5, 10, 20 tonnes, le tarif spécial P. V. 102, qui ne donne que satisfaction partielle à ces vœux. D'abord le tarif est à base kilométrique décroissante et à palier. En effet, si nous prenons le cas d'une expédition de 10 tonnes, elle paye jusqu'à 200 kilomètres 8 fr. 50.

En plus, elle paye, par tonne et kilomètres parcourus :

De 200 à 300 kilomètres	0,025
De 300 à 400 —	0,02
De 400 à 600 —	0,0125
Au delà de 600 —	0,01

à augmenter de 1 franc par tonne pour frais de chargement, de déchargement et de gare.

La formule, on le voit, est des plus simples et permet à tout expéditeur de calculer facilement le coût du transport de toute gare d'un grand réseau à toute gare d'un autre grand réseau.

Mais ce tarif est à palier (1). Il ne donne pas satisfaction non plus à la circulaire ministérielle : d'abord, en ce qu'il n'est applicable qu'à la condition d'un parcours d'au moins 200 kilomètres ou payant pour cette distance, et empruntant au moins deux réseaux ; ensuite, il ne comporte de tarifs réduits que pour les expéditions d'au moins 5 tonnes. Quant au transport des sacs vides destinés aux expéditions, il est gratuit, sauf la retenue de 0 fr. 80 d'enregistrement et de timbre. Donc, si des améliorations restent encore à réaliser, c'est dans la tarification des petites ou moyennes expéditions aux courtes distances ; mais de nombreux tarifs communs qui ont subsisté entre deux ou trois réseaux corrigent en partie cette lacune.

Résultats économiques. — C'est en novembre 1901 que fut autorisée l'application du nouveau tarif P. V. 102 commun à tous les grands réseaux.

Mais on ne peut passer sous silence les tarifs précédents qui, déjà avant 1901, avaient donné un essor

1. Voir p. 89, note 1, l'exemple d'un tarif sans palier.

prodigieux au transport des céréales, et ont préparé la voie à l'inauguration du tarif P. V. 102.

C'est d'abord le tarif inauguré en 1892 par l'Orléans pour le transport, par wagons complets de 5.000 kilos, des blés et en général des grains et farines servant à l'alimentation de l'homme. En 1896, voyant que les tonnages s'étaient élevés de 536.000 tonnes (1892) à 887.100 (1896) et en particulier, au-dessus de 400 kilomètres, de 5.400 tonnes à 59.900 tonnes, l'Orléans étendit le tarif réduit aux céréales autres que le blé, le seigle et ses farines. Ce tarif de 1892 avait surtout pour but d'ouvrir aux blés et farines du Centre, qui ne dépassaient guère le Massif central, des débouchés sur l'Aveyron et Bordeaux, débouchés (1) qui, avant 1892, étaient minimes et incertains. Mais, si l'on examine la répartition des récoltes du blé en France, on peut voir que le Sud-Est (la Provence principalement) figure lui aussi au premier rang parmi les régions déficitaires ; il y avait donc un intérêt de premier ordre à poursuivre dans cette direction, par un tarif commun

1. Une fois dans l'Aveyron ou à Bordeaux les blés pouvaient se diriger sur les départements déficitaires du Midi. Ces départements sont ceux qui bordent : le golfe de Gascogne (la Gironde, les Landes et les Basses-Pyrénées), les Pyrénées (Hautes-Pyrénées et Ariège) et la Méditerranée (les Pyrénées-Orientales, l'Aude et l'Hérault).

Orléans-P.L.M., l'effort commencé par la Compagnie d'Orléans, pour faire alimenter le Midi par les excédents du Centre (1).

Il y avait intérêt, en outre, à faire concourir à ce mouvement, par une extension des nouveaux tarifs, les excédents importants des régions productrices situées sur les autres réseaux, surtout l'Ouest et l'État. Ce fut à ce propos que fut discuté au comité consultatif des chemins de fer, le principe des abaissements des taxes aux grandes distances ; les uns étant partisans de la réduction des taxes sur les petits parcours, les autres étant d'avis de faire porter exclusivement l'effort sur les grands parcours. Aux objections tirées des pertes que, sans profit réel pour l'agriculture, l'abaissement des tarifs à petite distance devait occasionner aux chemins de fer, on opposait les compensations à venir, du retour aux voies ferrées, de transports considérables confiés actuellement au roulage.

La vérité est que le chemin de fer, avec la charge du droit de timbre, avec ses opérations multiples, avec ses camionnages au départ et à l'arrivée, ne peut rivaliser efficacement avec le roulage pour ces transports entre les fermes et les moulins.

Ce fut donc, en définitive, le principe des abaisse-

1. Voir les brochures de M. Richard, Bloch, sous-chef de l'exploitation à la Compagnie d'Orléans. Année 1901 : *Les chemins de fer et les transports des céréales.*

ments aux grandes distances qui fut adopté et c'est d'après ce principe qu'ont été mis en vigueur :

le 25 novembre 1897 : le tarif P. O. — P. L. M.

le 10 novembre 1898 : les deux tarifs suivants P.V.102

1°) le tarif P. O.-État-Ouest-Nord-P.-L.-M.

2°) le tarif P. O.-État-Ouest-Nord.

Ces tarifs se partagent en deux groupes : ceux qui intéressent le P.-L.-M. sont établis d'après une formule à paliers, et distinguent les farines des grains pour appliquer aux premières des taxes plus élevées ; les autres tarifs sont kilométriques et confondent les grains et les farines pour l'application des mêmes prix (1).

Les uns et les autres ont d'ailleurs pour traits communs d'être applicables à l'ensemble des céréales, de stipuler des minima de parcours de 200 kilomètres, et de comprendre au moins deux séries de prix, suivant le tonnage des expéditions ; les prix les plus réduits étant naturellement appliqués aux poids les plus élevés, ceux de 20 tonnes.

Quelles ont donc été les améliorations dues au tarif P. V. 102, commun aux sept grands réseaux et ceintures, mis en vigueur en novembre 1901 ? 1° Il a étendu le bénéfice des prix réduits aux réseaux de

1. Tarif commun P. O.-Etat-Ouest-Nord-Ceintures. Grains et farines.

1^{re} parcours partiel jusqu'à 200 kil., 8 fr. 50 par tonne.

2° — — au delà de 200 kil., 0 fr. 015 par tonne kil. en sus.

l'Est et du Midi placés, nous l'avons vu, en dehors des combinaisons antérieures, et a ainsi ouvert aux grains du Centre et de l'Ouest l'accès des régions viticoles du Languedoc ; 2° dans les réseaux comme le P.-L.-M., où les farines étaient généralement taxées plus cher que les grains, il les a fait bénéficier du prix de transport de ces derniers, en abaissant les farines au niveau des grains ; 3° enfin, les barèmes nouveaux étaient généralement inférieurs aux barèmes en vigueur. On peut juger du reste de l'extrême réduction, qui résulte de ces tarifs, pour une expédition d'au moins 20 tonnes.

La tonne de 1.000 kilos de La Roche-sur-Yon à Nice (1.124 kilomètres) paye 20 fr. 25 ; de Laon à Perpignan (1.039 kil.), 19 fr. 40. D'Orléans à Pau la tonne, qui payait 24 fr. 95, ne paye plus que 15 fr. 95 ; et de Chartres à Perpignan 17 fr. 65 au lieu de 26 fr. 55.

Quant aux farines sur le P.-L.-M., la tonne, qui payait d'Orléans à Annecy 17 fr. 40, ne paiera plus que 14 fr. 45 ; et de Chartres à Briançon 17 fr. 20 au lieu de 20 fr. 20. Quoique ce tarif ait été accueilli presque partout avec faveur, il n'a pas été cependant sans soulever des récriminations de la part des minotiers du Midi, qui se sont plaints que l'assimilation des taxes de transports applicables au froment et à la farine, donnait tout avantage aux minotiers du Nord et de l'Ouest, à expédier dans le Midi, sous forme de farine, l'excédent de la production du blé dans

la région septentrionale. Néanmoins ce tarif P. V. 102 a eu grand succès, et nous verrons que l'on en demande l'application pour le transport des vins.

Signalons enfin que les kornhæuser ou greniers à blé en Allemagne permettent, en groupant les efforts, de conclure des marchés et d'effectuer des transports plus avantageux. Le ministre de la maison du Roi, duquel dépend le service des chemins de fer, a concédé des emplacements dans les dépendances des gares et des voies ferrées pour la construction des kornhæuser ; il a fait, partout où cela était nécessaire, les travaux de raccordement en prenant l'infrastructure à sa charge, et concédé des tarifs réduits pour le transport des céréales mises en œuvre. En France, quoique le projet de M. Clementel du 30 juin 1903 n'ait pas prévu, dans son exposé des motifs, les services que pourraient rendre au point de vue du transport les magasins à blé qu'il propose, on peut croire cependant que, grâce à leur concours, il serait plus facile de profiter des réductions accordées aux forts tonnages (1).

2° Pailles et fourrages.

Par suite du développement de la culture des céréales, dû à l'emploi croissant des engrais chimi-

1. Voir pages 63 et 64, création de lieux de dépôts ou magasins dans ou près des gares.

ques, la production de la paille s'est accrue comme celle des grains. Aussi est-il devenu nécessaire de trouver des débouchés à la paille qui, les années de surproduction, devient onéreuse à loger sous des hangars ou dans des granges, quand elle ne peut s'utiliser en fumier. L'utilisation industrielle de la paille n'est guère faite jusqu'à présent qu'en vue de la fabrication du papier, aussi c'est en tant qu'aliment ou litière que la paille doit trouver son débouché le plus important. Étant d'une faible valeur sous un gros volume, il lui faut un tarif approprié.

1° Diversité des taxations ;

2° Valeur marchande de l'expédition et prix du transport ;

3° Du tarif commun P. V. 123 présenté à l'homologation en 1904.

1° *Diversité des taxations.* — Dans les divers tarifs P. V. 123, particuliers à chaque compagnie, nous voyons les systèmes de taxations varier d'un réseau à l'autre.

Le Nord, l'Ouest et l'État taxent les pailles et fourrages au mètre carré superficiel pour les expéditions en wagons plates-formes. Le prix d'un wagon variera donc suivant sa contenance.

Le P.-L.-M., l'Orléans et le Midi taxent par wagon chargé d'au moins 4.000 kilos (P.-L.-M. et P. O.), ou 3.000 (Midi), et par expéditions d'au moins 50 kilos.

L'Est taxe aussi au poids ; il exige un minimum de

poids de 3.000 kilos pour un wagon de 14 mètres carrés de superficie. On retranche de ce minimum ou on y ajoute 360 kilos par mètre superficiel suivant que le wagon a moins ou plus de 14 mètres carrés.

Les frais de gare sont calculés aussi de façon différente. Seul, le Midi comprend les frais de gare dans le prix d'expédition par wagon ou par plate-forme. L'Ouest prend 1 fr. 50 et le Nord 2 francs par wagon. L'État 0 fr. 10 par mètre superficiel. L'Orléans, l'Est, le P.-L.-M. 0 fr. 40 par tonne (1).

Cette diversité de systèmes adoptés par les compagnies, pour établir la taxation, donne lieu à des complications. Par exemple, une expédition de paille posée sur une plate-forme de 14 mètres carrés du réseau de l'Est ou du réseau de Lyon sera bien taxée au poids sur ces deux réseaux, mais sur l'Est, elle sera soumise à un minimum de tonnage de 3.000 kilos, alors qu'au P.-L.-M., le minimum est fixé à 4.000 seulement. De même, si nous supposons un transport de Lyon sur l'Orléans, il sera taxé au poids sur les deux réseaux ; mais dans l'Orléans, le barème applicable sera d'autant plus réduit que le chargement par mètre carré de superficie sera plus considérable (2). Une entente

1. Conformément aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 (Chaix, oct. 1906, p. 21).

2. En effet, sur l'Orléans pour inciter l'expéditeur à diminuer le volume de la paille, on applique le barème I (le plus élevé) quand le

entre les compagnies serait donc utile pour taxer les pailles d'une façon uniforme sur tous les réseaux, d'autant mieux que plusieurs tarifs P. V. 23 ont soulevé de vives récriminations. Ainsi le P.-L.-M. impose comme minimum de tonnage 4.000 (ou 5.000 kilos suivant le barème appliqué), s'il met à la disposition de l'expéditeur une plate-forme de 15 mètres carrés ou plus de superficie. Il abaisse la condition de tonnage à 3.000 kilos s'il fournit une plate-forme de dimension inférieure à 15 mètres carrés. Ces conditions ne sont pas rationnelles, car l'expéditeur, auquel on fournira une plate-forme de 15 mètres carrés, devra charger 4.000 (ou 2.000 kilos suivant le tarif) de plus que l'expéditeur, auquel on aura donné une plate-forme ayant 14 mètres carrés (c'est-à-dire 1 mètre carré de moins) ; et pour avoir le même bénéfice, il devra charger, sur une plate-forme de 15 mètres carrés, autant que l'expéditeur, auquel on donnera une plate-forme ayant 19 mètres carrés.

On a encore critiqué sur l'Est le minimum de 5.000 kilos, qui est beaucoup trop élevé pour une plate-forme de 14 mètres carrés. Le bénéfice de la réduction du barème II de l'Est, applicable à ces

chargement est au moins de 200 kilos par mètre carré de superficie intérieure, ou payant pour ce poids ; le barème II, quand le chargement est au moins de 550 kilos, ou paye pour ce poids.

expéditions, est donc perdu par ce fait qu'une plate-forme de 14 mètres carrés de superficie ne peut contenir que 3.000 kilos de paille (en bottes). C'est donc un supplément de poids de 2.000 kilos de paille non transportée, pour lequel la compagnie perçoit une taxe.

2° *Valeur marchande de l'expédition et le prix de transport.* — Si nous supposons qu'on charge 3.000 kilos sur une plate-forme de moyenne dimension, c'est-à-dire de 14 mètres carrés, nous trouvons que sur l'Orléans qui taxe au poids, ces 3.000 kilos feront 200 kilomètres au prix de 60 fr. 45; au delà de 200 kilomètres, les prix iront en s'abaissant rapidement et ce même chargement fera 400 kilomètres au prix de 81 fr. 45. Prenant les réseaux qui taxent au mètre superficiel, nous obtenons, pour un wagon ayant 14 mètres carrés et pour une distance de 400 kilomètres, 58 fr. 80 sur l'Ouest et 45 fr. 50 sur l'Etat. C'est donc l'Etat qui offre encore les prix les plus avantageux. Or, si nous consultons le prix de la paille, nous le voyons varier entre 3 et 6 francs les 100 kilos, donc les 3.000 kilos varient entre 90 et 180 francs. Or, nous pouvons constater par le prix de transport que nous avons vu, qu'au bout de 400 kilomètres, un transport de paille peut avoir payé la moitié de son prix marchand et sur l'Orléans la presque totalité (81 fr. 45) si la paille ne vaut pas plus de 90 francs les 3.000 kilos.

Ces tarifs élevés empêchent les prix de se niveler (1).

3° *Du tarif commun P. V. 123 présenté à l'homologation en 1904.* — Il résulte donc de ce que nous venons de voir, que le progrès consisterait : 1° à adopter des prix plus en rapport avec la valeur de la marchandise ; 2° à admettre une taxation uniforme soit au poids, soit à la superficie, quelle que soit la capacité du wagon avec un minimum de 3.000 kilogrammes ; et 3° à établir les frais accessoires, grevant les transports, conformément à l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, qui fait partie des conditions générales d'application des tarifs généraux (2).

Les compagnies (sauf le Midi) sont entrées dans cette voie en présentant à l'homologation ministérielle en 1904 (2) un tarif commun P. V. 123, dont les prix se rapprocheraient des tarifs antérieurs du Nord, de l'Ouest et de l'État et seraient basés, comme ils le sont sur ces trois réseaux, sur la superficie du wagon. La nouvelle tarification comprendrait (comme sur l'Orléans) deux catégories de prix réduits, l'une, pour les fourrages et les pailles insuffisamment pressés, donnant un minimum de 200 kilogrammes par mètre carré, et l'autre, pour les mêmes transports fortement

1. Voir *Journal l'Agriculture pratique*, 31 janvier 1907. Laon, 3 francs ; Le Mans, 5 francs ; Lons-le-Saulnier, 5 fr. 85 ; Neufchâteau, 4 francs.

2. Chaix, P. V., p. 21.

pressés donnant un minimum de 550 kilogrammes par mètre carré. Ces chiffres ont été trouvés trop forts par les intéressés; d'après eux, on peut bien, sur des wagons plates-formes de 17 mètres carrés habituellement en service, charger 3.000 kilogrammes de paille non pressée et 6.000 kilogrammes de paille pressée; mais il semble qu'on ne pourrait atteindre facilement 3.400 kilogrammes (17×200) de paille non pressée, pas plus qu'on atteindrait 9.350 (17×550) avec de la paille pressée, telle qu'elle peut l'être à la ferme. Enfin, il résulterait des prix de ce tarif que, si l'on estime à 5 fr. 50 par tonne les frais de pressage, le prix de transport de la paille non pressée serait plus avantageux jusqu'à 350 kilomètres; à partir de cette distance, ce serait la paille pressée qu'il serait le plus économique d'expédier.

Ce nouveau tarif serait appelé à rendre de grands services, surtout si le minimum de parcours de 125 kilomètres était abaissé, ne laissant pas en dehors de son application les expéditions à petites distances.

3° Vins.

Lors de l'établissement des premiers chemins de fer, les doutes les plus sérieux s'étaient élevés sur la possibilité d'utiliser ces nouvelles voies de communication pour le transport des vins: on redoutait l'effet de la trépidation des wagons. L'expérience est

venue dissiper ces craintes et prouver que du moins avec quelques précautions, les vins pouvaient impunément circuler sur les rails et les compagnies n'ont pas tardé à y trouver l'un des principaux éléments de trafic (1). L'importance d'un bon mode de transport pour les vins est encore plus grande que pour les céréales: la culture de la vigne est en effet bien plus localisée que celle du blé, et certaines régions donnent seules le raisin avec abondance. Cet intérêt s'est accru avec la crise que traverse actuellement la vente des vins.

1° *Critique de nos tarifs actuels.*

2° *Progrès réalisés ou proposés. Vins voyageant :*

α) Aupoids (application proposée du tarif P. V. 102) ;

β) En wagons réservoirs (assimilation des wagons plates-formes) ;

γ) Par bordelaises ou sixains.

3° *Fûts vides.*

1° Critique de nos tarifs actuels.

α) **Elévation excessive des prix.**

β) **Diversité, complexité, anomalies dues au grand nombre des prix fermes.**

1. 7.652.863 tonnes (vins, vinaigres, esprits, boissons) transportées sur les grands réseaux en 1904. Le tonnage des céréales et farines s'élève la même année à 9.572 327 tonnes.

α Élévation excessive des prix. — La tarification des vins, en France, se compose d'un grand nombre de tarifs spéciaux particuliers à chaque compagnie et de quarante-huit combinaisons de tarifs n'intéressant chacune que deux ou trois réseaux. Ces tarifs spéciaux consistent en général en prix fermes. Ces réductions de gare à gare ont été le moyen principal, employé jusqu'à présent par les compagnies, pour favoriser l'écoulement des produits des régions viticoles. Déjà sur l'Orléans et sur le Nord, des abaissements de prix considérables ont été ainsi consentis. Une bordelaise, d'une contenance de 250 litres au maximum, paye, pour les 577 kilomètres qui séparent la gare de Bordeaux-Bastide de Paris-Ivry, 8 fr. 50. Mais, en dehors de ces prix fermes ou exceptionnels, les tarifs actuels présentent une élévation excessive. En effet, les vins sont inscrits au tarif général dans la deuxième classe, et s'ils sont en fûts, dans la troisième classe. Ainsi, alors qu'on estime le prix moyen, pour la tonne kilométrique de marchandise de petite vitesse, entre 4 centimes et 4 cent. 1/2, le tarif général, auquel sont soumis les vins, varie de 13 centimes à 10 centimes dans un rayon de 300 kilomètres, pour s'abaisser à 0 fr. 05 à partir du neuf centième kilomètre. Il est vrai qu'il s'agit là de tarifs généraux ; mais l'exagération se retrouve dans certains tarifs spéciaux. Qu'on prenne par exemple le tarif spécial P.V.6 Est, qui s'applique aux vins du Midi passant par Paris-La Villette ou Paris-Neuilly,

il est de 0,06 par tonne kilométrique non compris les frais de chargement, de déchargement et de gare. C'est un tarif lourd, étant donné ce que se vendent actuellement les vins de cette région (1).

β) *Diversité, complexité, anomalies résultant du grand nombre des prix fermes.* — La multiplication des prix fermes a rendu très complexe la tarification du transport des vins. Lorsqu'un viticulteur veut expédier du vin, il lui est très difficile de savoir quel est le prix de transport et bien peu nombreux sont ceux qui peuvent le renseigner exactement sur le tarif qui devra être appliqué à son expédition et sur la somme qu'il aura à déboursier. En effet, pour obtenir le prix le plus réduit, on est souvent amené à le calculer sur un trajet plus long, mais qui comporte des prix fermes. Ainsi (2), veut-on obtenir le prix le plus réduit pour faire venir des vins de Perpignan à Évreux ? il faut payer la taxe 106 Midi-Orléans-P.-L.-M.-Nord jusqu'à Darnetal-jonction, et ensuite le spécial 6 Ouest de Darnetal à Evreux. Cela fait un parcours fictif de 1.200 kilomètres, alors que la marchandise suit la

1. J. Bourrat : 2^e séance du 16 février 1905 : « Par suite du défaut d'équilibre entre l'offre et la demande les malheureux viticulteurs de nos régions (Perpignan) ont dû se résigner à vendre le vin 6 ou 7 francs l'hectolitre. »

2. Ces exemples sont empruntés au discours de M. Leblanc à l'Assemblée générale du syndicat national pour l'amélioration des transports. Voir le journal de ce syndicat, 1^{er} avril 1906, p. 244.

ligne la plus courte par le Centre et Orléans jusqu'à Évreux (trajet 900 kilomètres environ). On a donc avantage à payer pour un parcours fictif de 300 kilomètres en plus et pour un trajet sur le Nord qui n'existe pas. De même, pour obtenir le prix le plus réduit pour faire venir des vins de la région de Bordeaux à Évreux, la taxe s'établit jusqu'aux gares du Nord de Darnetal ou de Trie-Château avec soudures à Acquigny ou Bueil (1); on paie donc, comme dans le premier cas, pour un trajet qui n'existe pas.

Fatalement, l'existence de ces nombreux prix fermes entraîne des inégalités entre producteurs, et des anomalies entre expéditions voyageant soit sur un même réseau, soit sur des réseaux différents. M. Bourrat, dans la deuxième séance du 16 février 1905, en cite un grand nombre. D'abord sur *un même* réseau, il dit que l'hectolitre de vin qui paye 79 centimes de Bordeaux à Montauban, paye 2 fr. 12 pour aller à Bayonne, c'est-à-dire pour une distance sensiblement égale.

Sur *plusieurs* réseaux, il dit que de Perpignan à Paris la distance est presque la même que de Perpignan à Nancy; cependant, pour le premier parcours on paye 3 fr. 51 par hectolitre, et pour le second 7 fr. 05 (2).

1. Voir *Soudure*, page 29.

2. En général la tonne de vin expédiée d'une gare quelconque du Midi à destination de Paris paye 29 fr. 30 pour 1.000 kilomètres alors

Il cite d'autres exemples, mais nous nous en tiendrons là et dirons, qu'en définitive, les critiques faites à nos tarifs sur les vins sont celles qu'on fait en général aux prix fermes: créer de grandes complications, aboutir à l'arbitraire et à l'injustice.

2° Progrès réalisés et proposés.

2) *Vins voyageant au poids (application proposée du tarif P. V. 102).* — Les vins, comme les autres marchandises, sont, en règle générale, taxés au poids. S'ils sont taxés par wagons-réservoirs et par barriques, c'est pour en favoriser l'écoulement sous ces diverses formes. Pour le transport, 1 hectolitre de vin est compté pour 120 kilogrammes, ce qui fait que la tonne métrique de vin ne renferme en réalité que 840 litres de vin. Le poids de la fûtaille entre donc pour 16 0/0 dans le prix du transport, ce qui contribue à élever encore le prix du transport que nous avons déjà reconnu excessif. Pour remédier aux inconvénients qui résultent de l'application des prix fermes, et chercher à abaisser le prix de transport, on a proposé d'appliquer aux vins le tarif P.V.102 particulier aux céréales. Tout dernièrement encore, le 28 février

que pour une même distance et du même point, elle paye 47 fr. 50 si elle est expédiée dans une autre direction que celle de Paris. D'après M. Aymeric. *Bulletin de la Société des agriculteurs de France*, numéro du 15 août 1905, p. 177.

1907 (1), M. Bourrat faisait adopter par la Chambre un projet de résolution qui lui avait été déjà soumis le 20 juin 1904 et le 16 février 1905. Projet ainsi conçu : « La Chambre invite le Ministre des Travaux publics à négocier avec les sept grands réseaux en vue d'appliquer au transport des vins les prix et les conditions du tarif commun P. V. 102, concernant les céréales et farines, en appliquant au retour des fûts vides (emballage du vin) la gratuité accordée au retour des sacs vides (emballage du blé, céréales et farines). » C'est surtout à la première séance du 16 février 1905 (2) que M. Bourrat a développé les raisons d'adopter pour les vins le tarif P. V. 102.

C'est d'abord une raison de simplification ; en effet, mettant en parallèle la formule du tarif P. V. 102, qui permet à tout expéditeur de calculer facilement le coût du transport de toute gare d'un grand réseau à toute gare d'un autre grand réseau : « Il ne faut pas
« se dissimuler, dit-il, que cette mesure rendrait les
« plus grands services à la viticulture, car, aujourd'hui, vous ne l'ignorez pas, lorsqu'un viticulteur
« veut expédier du vin, il lui est très difficile de savoir
« quel est le prix de transport. Je ne rappellerai pas
« devant les Chambres que le livre Chaix, c'est-à-dire
« le recueil de tarif des chemins de fer, pèse 9 kgr. 600,

1. Voir *Journal officiel* du 1^{er} mars 1907. Chambre, p. 506.

2. Voir *Journal officiel*, 17 février 1905, Chambre, p. 392.

« et que bien peu nombreux sont ceux qui savent
« exactement quel tarif devra leur être appliqué. »

La deuxième raison serait la réduction de prix qui devrait en résulter. La tonne brute étant comptée pour 840 litres de vin de la gare de Toulouse aux gares de Lille, Rennes, Nancy, le prix par hectolitre frais accessoires compris étant respectivement de 3 fr. 60, 4 fr. 14, 5 fr. 92, les prix nouveaux seraient 2 fr. 45, 2 fr. 21, 2 fr. 35 (1). De même, dit M. Bourrat (2), la réduction serait pour les vins venant de Perpignan à Paris de 1 franc par hectolitre et pour les vins venant de Perpignan à Nancy de 4 fr. 42 par hectolitre.

Enfin les autres raisons que l'on fait valoir sont basées sur des considérations économiques. Le problème qui se posait, dit-on, il y a quelques années pour les céréales et farines se pose aujourd'hui pour le vin, il s'agit de faire affluer les produits des régions surproductrices aux régions déficitaires, les vins de la région méridionale aux régions Ouest, Nord et Est de la France et rien ne paraît s'opposer à ce qu'il reçoive la même solution, le vin étant une marchandise pondéreuse comme les céréales et les farines et qui donne lieu à un tonnage sinon identique du moins comparable (3).

1. V. J. *L'Agriculture commerciale*, 16 avril 1905, p. 157.

2. Séance du 28 février 1907. *J. off.*, Chambre, p. 506.

3. V. page 89, note 1.

Les compagnies ont reconnu elles-mêmes (1) que les résultats acquis par l'application des tarifs inaugurés de 1892 à 1898 ont été obtenus « au prix de
« sacrifices relativement modérés sur les recettes
« des transports antérieurs, en adaptant seulement,
« d'une manière logique et rationnelle, les tarifs de
« chemins de fer à la situation générale des marchés
« de production et de consommation.

Prévoyant les objections qu'on pourrait faire à l'adoption, pour les vins, d'un tarif P. V. 102 ou d'un tarif analogue, M. Bourrat ajoute (séance du 16 février 1905) (2) : « On ne saurait objecter qu'il est impos-
« sible de traiter les vins et le blé sur le pied d'éga-
« lité. Il me serait facile de répondre que le vin,
« comme le blé, comporte en matière de transports,
« des risques de même importance eu égard à la
« valeur propre de la marchandise. Un wagon com-
« plet de vin contient 5.000 ou 6.000 kilos, c'est-à-
« dire 8, 9, 10 demi-muids, comme on dit en terme
« de métier. Certes, il est possible que ce chargement,
« par suite d'un choc, laisse échapper une partie de
« son contenu, mais des sacs de blé, empilés dans un
« wagon, peuvent être atteints par la mouille.....

1. Voir Richard Bloch, sous-chef d'exploitation à la compagnie d'Orléans. *Les chemins de fer français et les transports des céréales*, p. 23.

2. *J. off.*, 17 février 1905, Chambre, p. 392.

« J'ajoute qu'au point de vue des manutentions, il
« semble moins onéreux, pour les compagnies ou
« pour les expéditeurs, de faire des transports de
« vin par demi-muids, que des transports de blé. Un
« wagon de blé contient, en effet, soixante-dix à
« quatre-vingts sacs qu'il faut élever à dos d'homme
« et empiler les uns sur les autres. Pour charger un
« wagon de vin, il suffit de rouler les 8 à 10 muids
« qu'il doit recevoir. »

Tels sont les arguments en faveur de l'adoption pour les vins d'un tarif commun P. V. 102, ou d'un tarif analogue au P. V. 102, qui créerait l'égalité pour tous les expéditeurs, producteurs, commerçants ou industriels de toutes régions, mais l'unanimité n'existe pas ici comme en matière de céréales, et cette égalité a soulevé des objections à cette même séance du 16 février 1905 (1), où M. Bourrat s'est fait le champion de ce tarif commun.

M. Chapuis, député de Meurthe-et-Moselle, mettant en parallèle les intérêts de la région du Midi et ceux de la région qu'il représente, répond : « Nous sommes
« également producteurs de vins, nous désirons que
« les vins du Midi ne viennent pas, grâce aux tarifs
« spéciaux, faire concurrence aux nôtres : je consi-
« dère que le projet de résolution de M. Bourrat est

1. *J. off.*, 2^e séance, 16 février 1905, Chambre, p. 392.

« de nature à troubler l'équilibre entre toutes les
« régions, et je demande à la Chambre de tenir la
« balance égale entre toutes les régions de la
« France », et M. Debussy, renchérissant, de dire :
« L'exemple cité par M. Chapuis est absolument
« saisissant. En effet, M. Bourrat sait bien que si le
« transport des vins de Perpignan à Nancy est beau-
« coup plus élevé que celui de Perpignan à Paris,
« c'est parce que la région de Nancy produit des
« vins en quantité suffisante pour sa consommation,
« tandis que ce n'est pas vrai pour la région de
« Paris (1). »

D'autres objections ont encore été soulevées. Les prix fermes, dit-on, malgré les reproches qu'on peut leur faire, ont eu cet avantage d'avoir été pour les compagnies un acheminement vers des abaissements progressifs de prix; si l'on cherche à unifier les tarifs, il est à craindre que les compagnies, en les unifiant, ne les relèvent : ce qui pourrait être contraire aux intérêts de ceux qui bénéficient des tarifs spé-

1. Déjà, dans la séance du 12 février 1898, M. Turrel, ministre des Travaux publics, avait été interpellé par MM. Ricard, Couyba et Dubief, députés. Cette interpellation faisait ressortir que le tarif P. V. 106 créé en 1894 pour le transport des vins du Midi à Paris créait au commerce des vins, dans les diverses parties de la région de l'Est, une infériorité notoire comparativement au commerce de Bercy. Cette interpellation n'a du reste pas résolu la question.

ciaux ou fermes. De plus, si un tarif unique ou commun est une fois adopté, s'il s'agit d'obtenir de nouveaux abaissements, il est à craindre qu'on ne se trouve en face de toutes les compagnies à la fois. Enfin en imposant aux compagnies un même tarif, on peut commettre une injustice : ces compagnies pouvant se trouver dans des conditions d'exploitation différentes.

Peut-être, si l'on ne peut aboutir à l'unification, pourrait-on néanmoins obtenir des simplifications, permettant de rendre la lecture des tarifs accessibles aux intéressés, en même temps qu'en obtenant des améliorations et des diminutions de prix. Les grosses réductions, accordées par les compagnies dans les tarifs spéciaux, prouvent qu'elles peuvent facilement abaisser leurs tarifs généraux. Une mesure, qui pourrait être envisagée, serait la tarification des vins aux 1.000 litres au lieu de la tonne. Sans changer les tarifs actuels, cela aboutirait à faire voyager pour le même prix 1.000 litres au lieu de 840, car ainsi le transport du contenant serait gratuit. De plus, dit-on, « cette tarification aurait l'avantage de rétablir l'égalité entre les divers expéditeurs de vins, expéditeurs au poids, en bordelaises ou sixains, ou wagons-réservoirs ; sous quelque forme que se présente la marchandise, un même poids devrait payer un même prix. » Cela n'est vrai qu'à la condition que ces formes soient d'une commodité égale pour le transport, et qu'elles ne ca-

chent pas des natures différentes de marchandises. C'est, sans doute, parce que ces conditions ne sont point remplies, que les compagnies ont cru devoir accorder des prix spéciaux pour les bordelaises et sixains, et les wagons-réservoirs. Elles ont ainsi essayé d'assurer le plus facile écoulement de la marchandise sous les diverses formes qu'elle revêt.

β) *Vins voyageant en wagons-réservoirs (assimilation des wagons plates-formes)*. — La taxe, applicable aux wagons-réservoirs chargés, est établie sur le poids de la marchandise, avec minimum de 8.000 kilos par wagons-réservoirs, sauf exceptions stipulées dans le tarif pour le transport en wagons-réservoirs. On gagne donc (puisque, dans une expédition ordinaire, 1.000 kilos ne comptent que pour 840 litres) 160 kilos par tonne. C'est donc une remise de 16 0/0 qui est faite au transport par wagons-réservoirs; et, pour le poids minimum, 80 hectolitres ne payent donc pas davantage que 67,20 en expédition ordinaire. Telles sont du moins les conditions du tarif général P. V. 129 commun à toutes les compagnies. La compagnie du P.-L.-M. a un tarif spécial aux wagons-réservoirs, circulant sur ses rails de toutes gares de son réseau sur Paris, encore plus avantageux. Le wagon-réservoir chargé de 10.000 kilos au minimum, ou payant pour ce poids, est taxé au même poids qu'une expédition de 7.000 kilos au minimum de vin en fûts, ce qui fait que 1.000 kilos

de marchandises (ou 100 hectolitres) en wagons-réservoirs voyagent sur ce réseau au même prix que $8,40 \times 7$ ou 58,80 hectolitres de vin en fûts. Aussi, spécialement sur ce réseau, s'est-on efforcé d'obtenir pour les wagons plates-formes, transportant des vins en fûts, le même bénéfice dont jouissent les wagons-réservoirs.

L'expédition en wagon plate-forme, avec des prix réduits pour les wagons complets, peut, en effet, rendre les plus grands services à la viticulture en permettant l'utilisation de tout le matériel vinicole, en facilitant l'expédition de plusieurs qualités de vins dans le même wagon, et en procurant à l'industrie de la futaie le moyen de se relever. Mais soit que les compagnies aient redouté le groupage (ce qui serait, au contraire, un motif pour les agriculteurs de renouveler leur vœu, si ce groupage doit favoriser l'essor des syndicats viticoles), soit qu'elles aient pensé que le tarif 129, applicable aux wagons-réservoirs, contient des prix trop bas pour être généralisé, et qu'il pourrait en résulter une perte pour elles, elles n'ont pas cru devoir adopter l'assimilation des wagons plates-formes aux wagons-réservoirs.

γ) *Vins voyageant par bordelaises ou sixains.* — En 1901, les chemins de fer du Midi, Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée, État, Ouest, Nord et Ceintures (1)

1. Chaix, P. V. p. 627.

ont fait homologuer par le ministre de nouvelles dispositions pour le transport des vins à l'unité de fûts expédiés d'une gare quelconque d'un réseau à une autre gare de ces réseaux. Elles comportent deux séries de prix :

a) Les uns, pour les vins en fûts, bordelaises ou pièces d'une contenance de 230 litres au maximum ;

b) Les autres, pour les vins en sixains ou feuilletes d'une contenance de 115 litres au maximum sous condition de parcours de 700 kilomètres, frais accessoires compris (1).

Ces tarifs donnent des facilités aux viticulteurs pour les expéditions de leurs vins au détail. L'Est et l'Orléans ont, dans leurs tarifs intérieurs, des dispositions semblables pour feuilletes et sixains.

3° Fûts vides.

Nous avons vu (page 94) que la viticulture réclamait, par la bouche de M. Bourrat, la gratuité du retour des fûts vides en même temps que l'application du tarif P. V. 102. Les fûts vides en retour jouissent cependant de prix réduits. Sur l'État, le retour est

	Bordelaises	Sixains
1. Jusqu'à 700 kil.	11.	} 6
701 à 900.	11.50.	
901 à 1200	12.	6.25
Au delà de 1200.	12.50.	6.75

gratuit. Sur les autres compagnies le tarif spécial 26, ou le tarif spécial 126 en retour, sont applicables. Ce sont, dans la plupart des cas, les tarifs pour les fûts vides *non en retour*, qui sont d'un prix exorbitant. Ainsi, d'Évreux à Perpignan, 84 francs les 1000 kilos ; soit, pour un demi-muid de 120 kilogrammes, 10 fr. 85 ; et, pour une barrique de 40 kilogrammes, 5 francs ; soit près de la moitié de la valeur des fûts (1). C'est donc de ce côté-là que l'attention devrait se porter.

4^e Bétail.

L'élevage et l'engraissement du bétail en France sont une des principales branches de notre agriculture.

En général, les éleveurs du bétail et ceux qui l'engraissent ont une ou deux bêtes à vendre, ils les amènent à une des foires voisines où des marchands de bestiaux se rendent pour les acheter. Ces marchands, à leur tour, groupent les animaux achetés à divers propriétaires et les expédient sur les grands marchés, tels que Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux à l'adresse des commissionnaires dont le rôle consiste à vendre ces animaux à d'autres industriels, qui les feront abattre, pour en revendre ensuite la viande et ses sous-produits à d'autres négociants ou à des

1. Discours de M. Leblanc (déjà cité, page 91, note 2).

consommateurs. Ce seront donc surtout ces marchands et ces commissionnaires qui seront intéressés par le transport des animaux. Aussi, ce seront eux surtout qui feront entendre des plaintes sur le manque de matériel pour charger leurs animaux les jours de foire, sur la lenteur des trains et les délais de transport qui sont nuisibles aux animaux chargés. Si le transport des bestiaux intéresse l'agriculteur, ce sera surtout au point de vue du prix ; plus il sera bas, plus le prix de son marché tendra à se niveler avec celui des grands centres.

1° Demandes de wagons et délais de transports ;

2° Différents systèmes de taxation ;

3° Soins à donner au matériel de transport.

1° *Demandes de wagons et délais de transports.* —

Les marchands expéditeurs se plaignent que les jours de foire, les compagnies ne leur donnent pas les wagons pour charger les animaux qu'ils ont achetés et qu'ils veulent expédier, qu'ils perdent ainsi un temps précieux ; que, lorsqu'ils ont enfin les wagons nécessaires, lesdits wagons une fois chargés sont garés sur des voies et ne parviennent à destination qu'avec une lenteur désespérante, souvent après le marché auquel ils sont destinés, Aussi s'est-il élevé des controverses entre les compagnies et ces marchands : les compagnies allèguent, pour leur défense, qu'elles ne peuvent prévoir exactement le nombre d'animaux amenés à un marché ou à une

foire et que, dans ces conditions, il ne leur est pas possible d'avoir toujours, à la disposition des marchands, le nombre de wagons nécessaires. Elles disent aussi que, conformément aux conditions d'application des tarifs, il appartient aux expéditeurs de faire une demande régulière de matériel.

Les marchands répondent que la demande régulière de matériel ne leur est guère possible en l'espèce, et voici pourquoi : quand un marchand va dans une foire avec l'intention d'acheter, il ne peut guère prévoir à l'avance le nombre exact d'animaux qu'il achètera. Tout cela dépendra des occasions, des cours, du nombre de ses collègues, etc.. Il appartient donc aux compagnies de prévoir à l'avance le nombre de wagons qui sera nécessaire à l'expédition des animaux amenés au marché. Peu lui importe que ces wagons soient utilisés par tel ou tel expéditeur, pourvu qu'ils le soient. Or, disent les marchands, les compagnies peuvent connaître assez exactement ce nombre de wagons, en se reportant au trafic des marchés ou foires correspondants de l'année précédente.

Les commissionnaires destinataires se plaignent surtout que les wagons qui leur sont adressés restent trop en route, et qu'alors, les animaux, le jour de leur arrivée, ne sont pas dans un état qui permette de les mettre immédiatement sur le marché ; ils se plaignent, aussi, que parfois la lenteur du transport

fait manquer à ces animaux le marché pour lequel ils étaient destinés.

Ces marchands et ces commissionnaires se plaignent encore unanimement des inégalités et des complications de tarifs en cette matière :

2° *Divers systèmes de taxation.* — A part l'État, l'Orléans et l'Ouest qui ont, dans leurs tarifs intérieurs, des barèmes s'appliquant par tête au gros, au moyen et au petit bétail, les autres compagnies n'ont, pour ce mode d'expédition, que le tarif légal qui est le prix maximum à percevoir, tarif ainsi fixé en P. V. (1) :

Gros bétail (bœufs, chevaux, ânes)	0,10	{ par tête et par kilomètre
Moyen — (veaux, porcs) . . .	0,04	
Petit — (moutons, brebis, agneaux)	0,02	

Il résulterait de ces tarifs des prix beaucoup trop élevés pour un parcours à longue distance, aussi toutes les compagnies ont-elles été amenées à faire des réductions; mais elles les ont faites sous des formes très diverses : ce qui rend les tarifs de transport des animaux vivants au moins aussi compliqués, sinon plus, que les tarifs de transport des autres marchan-

1. Avant 1892, le prix en grande vitesse était le double de ce qu'il était en petite vitesse; à cette époque, les prix ont été réduits pour la grande vitesse à 0 fr. 16, 0 fr. 06, 0 fr. 03.

dises. L'application varie suivant les réseaux. Sur certaines compagnies, on applique un tarif à la tête avec un minimum de têtes par wagon ; sur d'autres, le tarif est applicable au wagon ou au mètre superficiel quel que soit le nombre de têtes. L'Orléans offre des réductions au moyen et au petit bétail voyageant par bandes : vingt veaux ou pores, soixante moutons, brebis, agneaux, chèvres. L'Ouest a un prix par wagon complet d'au moins 2.000 kilos. Dès lors, des prix fermes existant encore en notre matière, il existe des combinaisons innombrables pour obtenir la taxe la plus réduite sur un parcours quelconque, en soudant des tarifs à la tête avec d'autres au wagon ou au mètre superficiel, et en calculant les prix sur des itinéraires détournés.

La même diversité se retrouve dans les tarifs spéciaux *communs*. Le plus souvent, c'est la taxe au wagon complet qui s'y rencontre mais on y trouve aussi la taxe par tête pour les animaux voyageant en bande : six ou huit bœufs ou vaches, vingt veaux ou pores, soixante moutons ; mais on ne trouve pas dans ces tarifs communs de prix au mètre superficiel. Aussi, est-il assez curieux de voir, qu'au mois de janvier 1907, les sept grands réseaux et ceintures se sont entendus pour proposer à l'homologation du ministre un tarif P. V. 101, en se mettant précisément d'accord pour adopter l'unité de prix par mètre superficiel. Telle serait donc la voie du progrès. Cette

proposition, d'une portée générale, est ainsi conçue :

Ajouter au tarif P. V. 101 les dispositions suivantes, qui feront l'objet du chapitre premier :

D'une gare quelconque à une gare quelconque des sept grands réseaux et des ceintures, sous condition de l'emprunt de deux réseaux, prix des barèmes ci-après par mètre superficiel du plancher de chaque wagon (si le wagon est à plusieurs planchers, chaque plancher utilisé est compté pour sa superficie.)

1° Anes, bœufs, chevaux, mulets, pores, poulains, taureaux, vaches, veaux. Barème A.

2° Agneaux, brebis, chèvres, moutons. Barème B.

	A	B
Jusqu'à 200 kil. par kil. et mètre superficiel. . . .	0,04	0,03
Pour chaque kil. en excédent		
au delà de 200-300	0,03	0,02
300-400	0,02	0,015
400-500	0,015	0,0125
500-600	0,01	0,01
600 et au delà	0,0075	0,005

Par suite de l'application de ces barèmes un certain nombre des prix fermes, actuellement en vigueur dans le tarif P. V. 101, seraient supprimés; donc, simplification.

Cependant la tarification au wagon ou au mètre

superficiel a soulevé bien des critiques. Certains expéditeurs, peu humanitaires lorsqu'il s'agit d'économiser des frais de transport, ont l'habitude de surcharger les wagons, au risque de voir arriver leurs animaux malades à destination, surtout lorsqu'ils ont un assez long trajet à faire. Cet entassement impose aux animaux des souffrances, qui ont l'inconvénient de rendre la viande moins saine, quand on les abat à l'arrivée. Les tentatives faites pour réglementer le nombre des animaux par wagon ont toujours échoué devant les difficultés tenant aux différences de taille que l'on rencontre suivant la race et le degré d'engraissement des bestiaux.

Cependant la compagnie de l'Ouest ne s'est pas découragée, et on la voit (*Officiel* du 29 janvier 1906) proposer à l'homologation du ministre un tarif, où le nombre maximum de têtes à transporter dans chaque wagon, est fixé :

Chevaux	4	{ 0 fr. 40	2 fr. pour désinfection.
Poulains	8		
Taureaux, vaches, bœufs.	5		
Veaux, porcs	20	{ 0 fr. 50	
Moutons	30		

(ce tarif de 0 fr. 40 ou 0 fr. 50 par wagon et par kilomètre n'étant applicable qu'aux animaux dont la valeur n'est pas exceptionnelle).

Le moyen d'éluder la question serait l'adoption de

barèmes à la tête et à bases kilométriques décroissantes. On pourrait fixer un minimum de têtes par wagon, pour les expéditions par wagons complets, mais le prix à la tête serait le même, quel que soit le nombre d'animaux qu'il plairait à l'expéditeur de mettre dans le wagon au-dessus du minimum fixé.

3° *Soins à donner au matériel de transport.* — Plus que tout autre, le wagon qui a servi au transport d'animaux a besoin d'entretien. Un wagon mal désinfecté peut être une cause de propagation de la fièvre aphteuse. Des plaintes se sont élevées au sujet de cette désinfection, qu'on estime souvent être nulle et incomplète, malgré la taxe que paye l'expéditeur, taxe qui ne peut dépasser 2 francs par wagon à un seul plancher et 3 francs par wagon à deux planchers, quand la désinfection est prescrite par les règlements. Un arrêté en date du 26 mai 1903 prescrit minutieusement toutes les précautions à prendre.

DEUXIÈME PARTIE

DENRÉES ET COLIS AGRICOLES

1° Critiques de nos tarifs « de denrées » (P. V. et G. V.).

2° Concessions obtenues et projetées (G. V.).

3° Colis agricoles en Angleterre et en France (G. V.).

Les denrées qui peuvent supporter plusieurs jours de voyage peuvent être expédiées au tarif de petite vitesse, mais les denrées susceptibles de s'altérer doivent toujours être expédiées en grande vitesse au tarif G. V. 14 ou au tarif des denrées.

Nous verrons donc, pour ne plus revenir à la petite vitesse, les critiques adressées aux tarifs de denrées voyageant en petite vitesse et en particulier aux tarifs P. V. 3 et P. V. 103, puis nous examinerons les critiques adressées aux tarifs de denrées voyageant en grande vitesse ou en vitesse accélérée.

1° Denrées voyageant en petite vitesse.

En parlant de l'incohérence dans la tarification des marchandises, nous avons fait ressortir l'inéga-

lité de traitement dont était victime une grande partie des denrées agricoles voyageant en petite vitesse. On reproche, en effet, aux compagnies de chemins de fer (1) :

1° De classer la plupart (2) des denrées agricoles dans le barème 1 le plus élevé et de faire ainsi payer à la tonne de marchandise 129 francs pour 1.000 kilomètres;

2° De faire payer aux produits du sol, alors qu'ils sont matière première, plus cher (129 francs) que lorsqu'ils sont transformés par les usines.

Ainsi les fruits *manufacturés* sont classés au barème 3 du tarif général et payent 89 francs la tonne pour 1.000 kilomètres. Les *légumes* manufacturés sont classés au barème n° 4 du tarif général et payent 70 francs la tonne pour 1.000 kilomètres.

Quant au tarif P. V. 103, voici ce qu'en dit M. Rieu (3) :

« Si l'on entre dans le détail des chapitres, l'on ne
« trouvera aucun tarif commun particulier à deux
« ou plusieurs compagnies, concernant le moindre
« fruit ou légume frais du Midi de la France. Par
« contre, nombreux sont ceux tarifant la chicorée en

1. M. Rieu, M. Dauzon, V. p. 53 et 54.

2. M. Rieu. *L'agriculture et le chemin de fer en France*, 1903, dit les 4/5, page 22.

3. Opuscule cité ci-dessus, page 25.

« grain, en poudre, en sacs, en caisse, etc., les cacaos,
« poivre, thé, chocolat, conserves de poissons, de
« légumes, de fruits, etc.

« Cet oubli est bien certainement volontaire. Cha-
« que compagnie a maintenu ses positions, défendu
« sa matière imposable et pensé qu'il était inutile
« d'étudier des tarifs communs, puisque ces denrées
« voyagent à peine sur les réseaux intérieurs. »
Mais, répond M. Rieu, ce n'est pas à la marchandise
à se plier aux exigences du transporteur ; commen-
cez à reviser vos tarifs et vous verrez votre trafic
s'augmenter.

2° Denrées voyageant en grande vitesse.

Il nous semble utile, tout d'abord, avant de critiquer le régime fait à nos denrées en grande vitesse, d'exposer les conditions générales auxquelles elles voyagent. En 1892, les compagnies ont consenti pour les denrées voyageant en grande vitesse des sacrifices importants et ont inauguré un tarif G. V. 114 inscrit en première page du livre Chaix et qui constitue une réduction notable sur le tarif qui régit actuellement les articles de messageries et les marchandises en général.

Mettons donc en parallèle les deux tarifs.

Prix par tonne et par kilomètre.

MARCHANDISES

DÉNREES

Poids moindre que 40 kil. (par coupures de 0 à 5 kilogs, de 5 à 10, 10 à 20, 20 à 30, 30 à 40).

0- 200 kilomètres	0,35	} Même tarif sans que la taxe puisse être supé- rieure à celle d'une expédition de plus de 40 kilogs.
200- 300	0,32	
300- 400	0,31	
400- 800	0,30	
800-1.000	0,28	
1.000 et au delà	0,25	

Poids supérieur à 40 kil. (par fractions indivisibles de 10 kilogs).

0- 100 kilomètres	0,32	.	.	.	.	.	.	0,24
100- 300	0,30	.	.	.	.	.	.	0,225
300- 500	0,28	.	.	.	.	.	.	0,21
500- 600	0,26	.	.	.	.	.	.	0,195
600- 700	0,24	.	.	.	.	.	.	0,18
700- 800	0,22	.	.	.	.	.	.	0,165
800- 900	0,20	.	.	.	.	.	.	0,15
900-1.000	0,18	.	.	.	.	.	.	0,135
1.000-1.100	0,16	.	.	.	.	.	.	0,12
1.100 et au delà	0,14	.	.	.	.	.	.	0,105

plus 1 fr. 50 par tonne pour frais de chargement et déchargement, si les colis dépassent 40 kilos.

Or, d'après les dispositions générales (1), le mini-

1. Ce tarif fonctionne comme tarif général commun, c'est-à-dire qu'il s'applique non seulement quand la marchandise emprunte un seul réseau, mais encore la décroissance joue si le parcours total emprunte plusieurs réseaux.

mun de perception par expédition, quel que soit le poids (même inférieur à 40 kilos) et la distance parcourue, est de 0 fr. 40, frais de chargement et de déchargement compris. A ces 0 fr. 40, minimum de perception qui s'augmente avec le poids du colis et la distance, il faut ajouter 0 fr. 35, montant du timbre de réception obligatoire, et le droit fixe de 0 fr. 10 d'enregistrement attribué aux compagnies de chemins de fer pour leurs frais d'écritures; ce qui fait 0 fr. 85 de taxe globale irréductible. Cette taxe, malgré tout, reste assez peu élevée, puisqu'elle assure jusqu'à certaines distances l'équivalence avec la taxe des messageries postales.

Si l'on prend un colis inférieur à 5 kilos, on voit que, jusqu'à 246 kilomètres (1) il ne paye que la taxe de transport 40 centimes, plus les 0 fr. 35 et 0 fr. 10 de timbre et d'enregistrement, c'est-à-dire 0 fr. 85, le même prix que le tarif postal augmenté de 0 fr. 05. De même, un colis de 10 kilos paye de taxe 0 fr. 80 jusqu'à 238 kilomètres, ce qui fait, avec les 0 fr. 45 du fisc, 1 fr. 25, prix du colis postal de 10 kilos. Donc jusque-là, on n'a pas avantage, au point de vue du prix, à choisir l'un ou l'autre tarif, mais, passé ces distances, l'avantage absolu du prix reste au tarif postal. Ceci est vrai aussi des denrées, dont le prix,

1. Chaix, page 17.

pour un poids moindre que 40 kilos, ne diffère pas de celui des messageries ordinaires. Mais le colis postal a l'infériorité de ne pouvoir s'expédier qu'en port payé et de ne donner lieu qu'à une indemnité forfaitaire.

Quelles sont donc les critiques adressées à nos tarifs des denrées voyageant en grande vitesse ?

1° Au tarif *général*, que nous venons de voir, on adresse le reproche d'être trop élevé.

« La taxe de 0 fr. 24 par tonne et par kilomètre, avec base décroissante de 0 fr. 015 de 100 à 300 kilomètres et de 300 à 500 pour continuer ensuite de 100 en 100 est, dit M. des Mazis (1) surannée et c'est contre toute logique que les compagnies la maintiennent, ce qui a fait naître la tarification actuelle, complexe, incohérente, confuse, variant avec chaque réseau et créant ainsi entre le commerce et les transporteurs une atmosphère de mécontentement et de méfiance. Dans ces dernières années, le développement de la culture des fruits et légumes en augmentant considérablement la production, a eu pour résultat de provoquer un abaissement sensible des prix de vente. Peut-être cet abaissement eût-il pu être évité dans une certaine mesure, si les compagnies de chemin de fer avaient répondu au courageux effort de la culture française

1. Journal l'Agriculture commerciale, 15 avril, 6 et 20 mai, 15 juin 1906.

et s'étaient mis en devoir d'ouvrir l'accès de nouveaux marchés par la mise en vigueur d'une tarification libérale se conciliant avec les intérêts du commerce et de la culture. » Le commerce des denrées n'est plus ce qu'il était il y a dix ans (1), le marché est devenu mondial. La réfrigération permet aujourd'hui aux produits des États-Unis et de l'Australie de venir concurrencer les nôtres sur notre propre marché (2), d'une distance de plus de 6.000 kilomètres. Certaines compagnies ont vu tripler leur trafic depuis que l'abaissement de leurs tarifs a permis à une production fruitière qui pourrissait sur place

1. M. Dauzon, séance du 15 février 1905 (à la Chambre): « Cette question des transports par grande vitesse des primeurs et des fruits intéresse toute l'agriculture française. Dans le Midi de la France surtout où l'évolution vers la petite propriété a été bien plus rapide que dans d'autres régions, les cultures maraîchères et fruitières se sont développées d'une façon si soudaine et si imprévue qu'actuellement la consommation locale et les débouchés, même dans les villes éloignées de 50 à 60 kilomètres, sont insuffisants à leur écoulement et que le paysan français, s'il veut avoir une juste rétribution de son travail, doit transporter au loin sur les marchés du Nord et même de l'étranger, je ne dis pas ses fruits les plus précoces, ses fruits de luxe, mais sa récolte tout entière. Or, il faut que la Chambre le sache : les tarifs actuellement en vigueur, s'ils *permettent le transport des fruits de luxe, pour les denrées de moindre valeur* sont véritablement *prohibitifs*. » *Journal officiel*, p. 347.

2. Voir à la fin. Viandes, beurres, œufs congelés... chambres frigorifiques, p. 151 note 1.

de se déverser au loin pour profiter à des consommateurs moins privilégiés.

2° Aux tarifs *spéciaux* propres à chaque compagnie on reproche deux choses :

α) D'être la répétition du tarif général ou du moins de n'avoir avec lui qu'un écart à peine sensible.

Par exemple, le tarif G. V. 14 Nord qui, avant le vote de la loi Rabier, exonérait cette compagnie des avaries et déchets de route et qui sur trente-deux articles que comporte sa classification « denrées » en soumet vingt-sept à son barème A qu'elle classe comme spécial, mais qui, pour ses 330 kilomètres, est presque uniquement la répétition du tarif général commun à toutes les compagnies (1).

β) De contenir dans un même barème des marchandises de valeurs très différentes.

Ainsi le P.-L.-M. fait rentrer dans son barème n° III *bis* des fruits frais, qui normalement valent de 40 à 60 francs les 100 kilos, avec le beurre qui vaut normalement 300 francs, la volaille morte 250, les homards 400, la charcuterie 300, les œufs 180. Il conviendrait bien mieux d'assimiler ces fruits frais avec les légumes frais qui, eux, jouissent du tarif n° 4.

1. Chaix G. V. } p. 121 : Barème A Nord 75,30 pour 330 kil.
 } p. 17 : Barème général 76,80. pour 330 kil.

Et si l'on examine ce barème du P.-L.-M., on voit toujours percer le souci de conserver la taxe de 0 fr.24 et de la maintenir pendant les 600 premiers kilomètres (1).

On voit la répercussion d'une pareille tarification quand les expéditions passent d'un réseau à l'autre. Les fruits frais sont encore sur le réseau du Midi (pêches, abricots, prunes) astreints à subir la taxe exagérée du tarif général ; et quand ces fruits passent sur le P.-L.-M. pour venir à Paris, ils se heurtent à la même taxe du tarif général que comporte le tarif G. V. 14 du P.-L.-M. pendant les 600 premiers kilomètres (1). Ces fruits sont donc, pour arriver à Paris, grevés de la taxe maxima.

Tels sont les motifs qui ont fait remanier ces tarifs spéciaux en, conduisant à l'étude d'une taxation commune aux fruits et aux légumes. L'Est et l'Ouest ont été les premières compagnies qui ont placé les fruits et légumes sous le même barème et celles-ci l'ont fait sans nuire à leurs recettes, puisqu'il en est résulté tout au contraire pour elles une augmentation de trafic ; il faut croire, dès lors, que le coefficient de taxation, qu'elles ont choisi, est bien en rapport avec le prix que peut supporter raisonnablement la mar-

1. { Barème III *bis* P.-L.-M. jusqu'à 600 kil. 130 fr. 50.
{ Barème général jusqu'à 600 kil. 132 fr.
Chaix G. V., p. 19 et p. 346 § 5.

chandise et que les autres compagnies pourraient essayer de s'en rapprocher. Or l'Est a consenti pour les fruits et les légumes frais à destination de Paris le barème suivant, inscrit dans son tarif n° IV, barème portant le prix de 0 fr. 16 la tonne kilométrique avec décroissance de 0 fr. 01 par kilomètre (1) :

ce qui donne pour 100 kilom. 0,16 la tonne kilom.

100 - 200	—	0,15	—
200 - 300	—	0,14	—
300 - 400	—	0,13	—
400 - 500	—	0,12	—

Nous retrouvons cette tarification sous une forme plus libérale encore dans le barème L de l'Ouest.

« On peut observer, dit M. des Mazis, que la tarification n'entre pas dans le tarif G. V. 14, mais dans le tarif P. V. n° 3. Oui, mais si nous examinons les faits et n'apprécions que les services rendus, nous voyons que la marche des trains « spécialement désignés », affectés au transport des denrées, est calculée sur la même vitesse que le transport au tarif G. V. 14 dans l'Orléans et le P.-L.-M. Les poires fraîches, les pommes en panier et les fraises, produits essentiellement fragiles, arrivent sans retard. Les fraises mises à Angers à 7 heures du soir sont en vente le lendemain à Paris où, de Vaugirard

1. Chaix G. V. 14 Est, page 227.

2. Journal *l'Agriculture commerciale* (déjà cité, p. 116).

aux Halles, elles sont *factées* (1) et non camionnées. Mieux que sur les autres réseaux, les emballages vides, expédiés pleins, jouissent du retour gratuit. »

Voici ce barème L, appliqué sur la demande « tarif spécial denrées accélérées » :

De 0 à 250 kilomètres 0 fr. 16

251 à 350 — 0 fr. 10

351 à 800 — 0 fr. 04

Ou pour 500 kilomètres, 56 francs la tonne au lieu de 70 dans l'Est (2).

Sur le Midi, il existe, comme sur l'Ouest, un tarif P. V. n° 3 (§ 4) dit « vitesse accélérée » (3). Ces deux tarifs comportent à peu près les mêmes obligations que le tarif G. V. 14 des autres compagnies. Mais le Midi réserve ce tarif aux marchandises restant sur ses rails (4); si donc ces produits ne font qu'y transiter, ils supporteront tout le poids de la taxe du tarif général. Le Midi veut donc bien transporter sur ses rails à lui au prix de 0 fr. 16 la tonne kilométrique, et par trains spéciaux de denrées, les fruits frais et légumes frais; mais pour que le voisin n'en puisse profiter,

1. On dit factage en grande vitesse, camionnage en petite vitesse.

2. Chaix P. V. Ouest, p. 324.

3. 0 fr. 16 par kilomètre sous condition de parcours minimum de 200 kilomètres. Chaix P. V., p. 539

4. Le Barème spécial § 4, Midi, porte : d'une gare quelconque à une autre gare du réseau.

pour qu'il conserve par devers lui tout son trafic, il fait entrer cette taxation dans un tarif P. V., de manière à ce qu'elle ne puisse se souder à la taxation G. V. des réseaux voisins. L'Orléans, comme le P.-L.-M., introduit dans un même barème des produits de valeurs très différentes. Nous voyons ce réseau transporter de Toulouse à Paris, au prix de 96 fr. 50 la tonne, les beurres, fromages, lapins, œufs, pigeons et pour les prunes et les raisins qui ne valent pas plus de 50 francs les 100 kilos, on leur voit demander 122 fr. 40; et cependant ces raisins et ces prunes ne craignent pas plus l'avarie et les risques que les œufs qui, malgré leur valeur trois fois supérieure aux fruits frais, profitent du prix réduit précité (1).

II. — CONCESSIONS OBTENUES ET PROJETÉES

Nous avons déjà vu qu'un premier effort avait été fait par les compagnies pour soustraire les denrées aux prix élevés du tarif général, soit en créant pour certaines d'entre elles des tarifs spéciaux G. V. 14, soit en les faisant profiter, en petite vitesse, d'un tarif dit « de vitesse accélérée ». Frappées cependant des griefs qui leur étaient adressés et des desiderata

1. Chaix G. V. 14, p. 462, § 1 et § 6.

des sociétés intéressées, qui réclamaient un tarif plus réduit et commun à tous les réseaux, les compagnies ont élaboré un projet de tarif dénommé « *denrées périssables* » qui est inséré au *Journal officiel* du 1^{er} octobre 1906. Ce tarif ne s'applique qu'aux expéditions d'au moins 50 kilogrammes et aux expéditions par wagon chargé d'au moins 5.000 kilogrammes ou payant pour ces poids.

Ce projet, s'il laisse intactes beaucoup de dispositions G. V. 14 spéciales à chaque compagnie (il n'en abroge que pour l'Orléans), annule en revanche de nombreux tarifs G. V. 114 communs à divers réseaux ; il est donc, en ce sens, un pas vers la simplification de nos tarifs.

Ce projet contient, en outre, un tarif spécial commun G. V. 116 relatif aux emballages vides en retour ayant servi au transport en grande vitesse des denrées taxées aux prix de ces nouveaux tarifs G. V. 114 et 314.

Les compagnies ont maintenu leur antique taxe de 0 fr. 24 par kilomètre jusqu'à 100 kilomètres, taxe qui devient 0 fr. 225 de 100 à 300, et 0 fr. 21 de 300 à 500. Ce n'est qu'à partir du cinq centième kilomètre que la décroissance devient plus rapide que dans le tarif général « des denrées », qui arrive à 0 fr. 105 après 1100 kilomètres, tandis que le nouveau tarif arrive à 0 fr. 05 après 700 kilomètres. Ce tarif des denrées périssables est donc, à partir de 500 kilo-

mètres, bien plus « postal », c'est-à-dire indépendant de la distance, que l'ancien. Les frais de chargement et de déchargement ne sont pas compris.

En résumé, les progrès réalisés par le nouveau tarif sont les suivants :

1° Tarif plus postal que l'ancien à partir de 500 kilomètres ;

2° Simplification des tarifs communs G. V. 114 ;

3° Tarif réduit pour les emballages vides en retour.

Mais ce tarif réalise-t-il toutes les espérances que les expéditeurs de denrées avaient fondées sur lui ? Si nous ouvrons le *Bulletin de la Société des Agriculteurs de France* (1) il ressort d'une critique de M. Boutin, président de l'Union agricole de France, que la publication de ce tarif leur a ménagé des déceptions.

Tout d'abord, ils protestent, comme nous l'avons déjà fait en parlant des denrées, contre l'assimilation des fruits frais aux beurres, fromages, œufs, viandes, volailles, gibiers, « produits dont la valeur intrinsèque est dix fois plus élevée ».

« La culture fruitière, dit le compte rendu, a fait « en France, depuis une cinquantaine d'années, d'é-
« normes progrès ; les fraises, les cerises, les pêches,
« le raisin sont devenus d'un prix accessible à toutes
« les bourses, et leur valeur n'est plus sensiblement

1. 1^{er} mars 1907, p. 254.

« différente de celle des légumes. Il y a lieu d'espé-
« rer que toutes les compagnies de chemin de fer fini-
« ront par le comprendre, et se décideront à confon-
« dre, dans un même barème, les fruits et les légumes
« qui sont maintenant d'une valeur équivalente. »

Le maintien des fruits frais sous l'empire du barème A, dont les prix ne commencent à s'abaisser, par rapport au tarif général des denrées, qu'à partir du cinq centième kilomètre, prête donc à la critique. Ce nouveau tarif, d'ailleurs, ainsi proposé, semble ne viser que la région méridionale qui, seule, pour les denrées, peut avoir en France des débouchés à plus de 500 kilomètres. Il y a d'autres régions cependant, l'Ouest par exemple, qui auraient le même intérêt que le Midi à bénéficier d'une réduction de prix.

Une seconde critique a trait aux indemnités forfaitaires fixées par le tarif : au tiers du prix de transport, pour un retard de trois à quatre heures ; au deux tiers pour un retard de plus de quatre heures ; et à la totalité du prix de transport, pour un retard de plus de douze heures. Ces indemnités, dit le compte rendu, « constituent une prime à l'incurie et à la né-
« gligence ; elles présentent pour le commerce des
« denrées de halles, marchandises essentiellement
« périssables, un très grand danger. Elles sont bien
« loin de couvrir le préjudice causé. Un retard de
« quelques heures peut empêcher la vente d'une mar-
« chandise le jour même de son arrivée, alors qu'elle

« est encore saine, et obliger le destinataire à ne ven-
« dre que le lendemain, alors qu'elle sera avariée, avec
« une dépréciation de 40 ou 50 0/0 sinon plus. Dans
« ce cas, la compagnie échappe à la responsabilité
« d'avarie, dont elle est cependant cause, et s'en tire
« avec une légère indemnité, hors de proportion avec
« le préjudice qu'elle a occasionné. »

Tels sont les deux principaux griefs faits à ce tarif. En définitive, conclut le compte rendu, dans ce nouveau tarif des denrées périssables, quoique l'abaissement des prix ne soit pas très sensible par rapport au tarif général des denrées, « les fruits destinés aux
« expéditions ont, en eux-mêmes, une assez grande
« valeur pour supporter les prix actuels, mais, comme
« ils seront vendus plus ou moins chers selon l'état de
« conservation où ils seront à l'arrivée, ce qui im-
« porte par-dessus tout aux expéditeurs, c'est que le
« transport soit rapide; pour cela, il faudrait surtout
« obtenir que les délais de stationnement en gare
« soient abrégés, et que la vitesse normale des trains
« ne soit pas inférieure à un temps donné, par exem-
« ple 30 kilomètres à l'heure. Il faudrait également
« que les indemnités, en cas de retard, soient propor-
« tionnelles au préjudice causé. »

Les compagnies estiment, cependant, avoir fait aux expéditeurs des concessions suffisantes, pour leur imposer certaines conditions, destinées à faciliter le transport, et à le rendre plus rapide.

Ceux-ci doivent d'abord, sur leurs déclarations d'expédition, demander expressément ce tarif : « G. V. 114 Denrées périssables ». Ce tarif ne leur sera accordé que si leur marchandise remplit les conditions prescrites : l'emballage doit être suffisant pour la durée du transport, et pour permettre l'empilage. Chaque colis doit être muni d'une étiquette, mesurant au moins 10 centimètres de long sur 5 centimètres de large, portant une adresse très lisible et, en gros caractères, le nom de la gare de destination. Les compagnies peuvent même exiger des étiquettes de couleurs différentes suivant la destination. L'expéditeur est encore tenu de faire les manutentions nécessaires pour le pesage de ses colis et leur dépôt aux points qui lui sont désignés. Le chemin de fer peut même exiger de l'expéditeur et du destinataire qu'il charge et décharge le colis ; et, pour ce fait, il ne lui sera déduit que 0 fr. 30 par tonne. Les compagnies se réservent, en outre, d'effectuer le transport par des trains spécialement désignés par les administrations et dont les horaires sont portés à la connaissance du public ; mais l'expédition doit être faite par le premier train désigné.

III. — COLIS AGRICOLES EN FRANCE ET EN ANGLETERRE

- 1° Colis postaux et colis agricoles ;
- 2° Essais en Angleterre et sur le chemin de fer de l'État français ;
- 3° Économie du projet de loi.

1° *Colis postaux et colis agricoles.*

Ce serait surtout par le mode d'expédition, qu'on chercherait à rendre commode et pratique, que le colis agricole ressemblerait au colis postal, mais il en différerait à un point de vue essentiel : c'est qu'il ne serait pas « postal ». En effet, pour être utiles à l'agriculture, il faut permettre aux colis agricoles de dépasser 10 kilos, qui est le maximum de poids du colis postal, et d'atteindre au moins 40 à 50 kilos. Or le principe de l'unité de taxe à toute distance, appliqué à un poids supérieur à 10 kilos, n'est plus très justifié, car il n'est plus exact de dire que le prix du transport est négligeable par rapport à celui de la manipulation. « On admet encore en effet, dit le rap-

porteur de notre projet de loi (1), qu'un paquet postal de 10 kilos puisse être transporté de Vintimille à Landernau au même prix que de Quimper à Brest, mais on ne concevrait pas aisément que le prix fût appliqué à des expéditions de 40 et 50 kilos (2). » Nous avons vu, d'autre part (p. 114), qu'une expédition de denrées pesant moins de 40 kilogrammes voyage au tarif général des marchandises de sorte qu'un envoi agricole pesant entre 10 et 40 kilos se trouve grevé au départ du prix de 0 fr. 35 la tonne kilométrique et paye, pour 200 kilomètres, 70 francs la tonne, et pour 1.000 kilomètres, 309 francs.

Si nous prenons le service des colis postaux, tel qu'il se pratique aujourd'hui, nous voyons qu'il a

1. *J. off.*, Chambre, 8 décembre 1905. Annexe, n° 2821, p. 419.

2. W. Laurent : *Les transports par colis postaux* ; thèse pour le doctorat soutenue le lundi 17 décembre 1906, p. 168 : « Déjà le colis de 10 kilos tient une place considérable dans le transport des marchandises proprement dites par grande vitesse. Dès lors la tarification postale, qui ne tient aucun compte de la distance, devient profondément illogique. Elle établit une sorte de communisme entre les différents expéditeurs, payant, tous, les mêmes prix, quelles que soient les distances à effectuer et, par conséquent, les dépenses nécessitées par leurs envois ; si bien que les expéditions à petite distance font, en réalité, une partie des frais des expéditions à longue distance. Un pareil système ne pourrait être généralisé, ni même étendu exagérément, sans amener des perturbations économiques. » Ces perturbations sont les mêmes que celles dont on accuse les prix fermes, pour les mêmes causes, du reste.

rencontré près du public une faveur croissante. Ce fut le 3 mars 1881, que furent approuvées les conventions du 2 novembre 1880 entre le gouvernement et les compagnies, pour assurer le service des colis postaux de 0 à 3 kilos. Dès 1881, les limites de dimension et de volume étaient supprimées, et le système des expéditions contre remboursement était créé. L'année suivante, en 1882, 10 millions d'articles furent transportés. Puis, des perfectionnements successifs sont intervenus ; le poids a pu être porté successivement à 5 kilos en 1892 et à 10 kilos en 1897, si bien, qu'en 1904, le trafic se chiffrait par 62 millions d'articles. De nouvelles améliorations semblent encore devoir être introduites ; elles font l'objet d'un projet de loi présenté par MM. Barthou et Poincaré, le 12 juin 1906 ; elles visent les délais de transmission, la responsabilité du transporteur en cas de retard, et la juridiction chargée de juger les litiges ; mais ce projet de loi, ne visant pas la création de colis postaux supérieurs à 10 kilos, ne saurait intéresser les colis agricoles, et par suite l'utilité d'une loi spéciale pour eux se fait sentir.

Pourquoi ne nous serait-il pas permis d'espérer que l'inauguration des colis agricoles aurait même succès que celle des colis postaux inférieurs à 10 kilos ? Les compagnies compenseraient la réduction de prix qui leur serait imposée par une augmentation de trafic et par la faculté qui leur serait donnée de deman-

der au public que les colis lui soient présentés dans telles et telles conditions qu'elles jugeraient à propos. Le maniement des colis étant alors rendu plus facile, le prix de revient partiel de chaque transport se trouverait diminué. Ainsi, cette organisation profiterait à tous nos produits agricoles si variés, qui trouveraient à s'écouler par tous les débouchés que l'ingéniosité et l'intérêt de leur producteur sauraient leur découvrir dans notre propre pays. Nos fruits, si abondants, dans certains centres de la France, qu'on les laisse perdre certaines années, pourraient profiter à des consommateurs français, qui en sont privés ou doivent les payer cher. Aussi, producteurs, consommateurs, et compagnies elles-mêmes, par l'augmentation de trafic qui en résulterait, pourraient y trouver avantage. Nous allons, du reste, voir ce qu'une telle organisation a donné à l'étranger.

2° *Essais en Angleterre et sur les chemins de fer de l'État français.*

Le Great Eastern Railway, qui dessert des régions essentiellement agricoles, fut le premier à tenter l'expérience ; elle remonte au 1^{er} décembre 1895. Prudemment, ce réseau limita son essai aux produits de la culture maraîchère expédiés à Londres ; il en réduisait le tarif à condition que l'emballage fût fait dans

des caisses de dimensions prescrites clouées et non cordées de moins de 27 kilos.

Dans le courant du mois, les neuf compagnies, qui aboutissent à Londres, proposèrent de s'entendre avec le « Board of Trade » (1) afin d'établir un service spécial réduit pour le transport à Londres des fruits et légumes ; mais, après quelques hésitations, on préféra ne rien décider avant de connaître les résultats de l'expérience tentée par le Great Eastern Railway. Trois mois s'écoulèrent, pendant lesquels on constata un accroissement hebdomadaire constant dans le nombre des caisses expédiées, et en mars 1896, la compagnie étendit son nouveau tarif aux trois cents gares de son réseau, au lieu des cent gares sur lesquelles portaient l'essai. La compagnie s'occupa en outre de développer le trafic de ces colis agricoles. Vers 1895, la culture maraîchère et fruitière était tellement négligée que les produits étrangers, surtout les produits français, arrivaient sans grande concurrence sur le marché de Londres. Même aux environs immédiats de Londres, la culture des céréales et l'élevage des bestiaux étaient à peu près les seuls objets de l'agriculture ; culture bien peu rémunératrice, car l'abaissement du prix des céréales et l'augmentation de valeur des terrains avaient à peu près réduit à

1. Ministère du Commerce.

néant les profits que les agriculteurs tiraient de leurs travaux. Aussi, dans le but de relier directement le producteur au consommateur, la compagnie fit dresser deux listes : la première comprenait six cents agriculteurs fermiers ou paysans, un peu aisés de son réseau et la deuxième, tous les porteurs de billets de saison et d'abonnement habitant Londres et la banlieue. Elle fit distribuer ces listes de tous côtés, espérant que des rapports s'établiraient entre les noms cités sur les deux listes : les uns, pour offrir leurs produits, les autres, pour les demander. La compagnie fit en outre publier des brochures contenant des notions sur les soins à donner à la basse-cour, aux animaux de la ferme, au potager, et sur les services que peuvent rendre les enfants du cultivateur dans ce genre d'élevage et de culture. Enfin, à la brochure étaient joints les nouveaux tarifs adoptés pour le transport des « produits de la ferme et du jardin » et l'énumération détaillée de ces divers produits.

Le transport de ces produits est effectué par trains de voyageurs de toutes les gares du Great Eastern (où ce réseau n'est pas en concurrence avec d'autres compagnies avec lesquelles il est convenu de ne pas appliquer de tarif réduit) sur Londres et les gares de banlieue au prix réduit de 4 pence (0 fr. 40 environ) les 20 livres (9 kilos), avec surtaxe de 1 penny (0 fr. 10) pour chaque 5 livres (2 kgr. 26) jusqu'à 60 livres (27 kgr. 28.) Le tarif comprend le camion-

nage pour la remise à domicile dans les limites d'usage (4 km. 800 autour de Charing Cross).

Outre ce tarif très réduit, la compagnie fait d'autres avantages aux expéditeurs ; elle les dispense de remettre une note d'expédition et de recevoir un récépissé ; elle s'engage à expédier le colis par le premier train ; enfin, pour épargner au public les frais de transport des emballages en retour, la compagnie met en vente dans ses gares des boîtes en bois légères ne pouvant servir qu'une fois, à des prix très réduits.

Le plus petit modèle, 0 m. 26 de long $\times$ 0 m. 18 de large $\times$ 0 m. 075 de haut à 0 fr. 15.

Le plus grand modèle, 0 m. 54 de long $\times$ 0 m. 35 de large $\times$ 0 m. 17 de haut à 0 fr. 50.

Mais en revanche, pour bénéficier de tous ces avantages, l'expéditeur doit se soumettre à certaines conditions. L'expédition doit être faite dans des caisses vendues par la compagnie, ou semblables à ses modèles, clouées et non fermées par des cordes ou des ficelles. Son poids ne doit pas dépasser 27 kilos 18 et le parcours, 240 kilomètres. Le transport a lieu aux risques de l'expéditeur et le port doit être payé d'avance au moyen de timbres spéciaux (parcels stamps ou timbres de colis) vendus dans les gares. L'adresse doit être très lisible.

On voit pour le public quels étaient les avantages du système. Le producteur y gagnait une clientèle rapide et assurée, le consommateur payait les

produits 20 0/0 moins cher que sur les marchés de Londres, à cause de la suppression des intermédiaires, et les produits lui arrivaient plus frais, car la durée du trajet par trains de voyageurs sur le Great Eastern n'excède guère trois heures, et la délivrance des colis se fait trois ou quatre heures après leur arrivée. La compagnie ne s'est pas arrêtée là dans ces innovations ; elle a cherché ensuite à se charger des paiements, soit en recevant directement l'argent contre un reçu, soit au moyen de dépôts faits à l'avance à la gare par le consommateur, afin d'éviter les frais et surtout les incertitudes de la part du producteur sur la façon dont il sera payé.

Encouragés par l'exemple du Great Eastern, les trois réseaux d'Irlande adoptèrent purement et simplement ses tarifs. En Angleterre le *Great Northern Railway*, vu ses nombreux points de contact avec le Great Eastern, a adopté la même mesure depuis le 1^{er} juillet 1896, dans des limites plus restreintes. Les gares de départ (152) et les gares d'arrivée (12) sont énumérées limitativement, et les tarifs sont moins réduits : 9 kilos payent 0 fr. 60 au lieu de 0 fr. 40 ; 27 kgr 18 payent 1 fr. 45 au lieu de 1 fr. 20, mais il suffit que le colis puisse supporter l'empilage dans les fourgons.

Parmi les autres compagnies, le *London Brighton and South Coast Railway*, a seul suivi l'exemple de la création des colis agricoles et a fixé un tarif

variant suivant que le colis pèse 12, 16, 20, 24, 26, 28 livres anglaises et que ces colis parcourent 48, 80, 161 kilomètres. Minimum : le colis de 12 livres (5 kgr. 4) parcourant 48 kilomètres paye 0 fr. 60 ; maximum : le colis de 28 livres (12 kgr. 6) parcourant 161 kilomètres paye 1 fr. 10.

Deux autres compagnies, celles du *Midland Railway* et de *London and South Western Railway*, ont adopté des taxes réduites pour le transport des produits agricoles dans un ordre d'idées analogues à celui du tarif français dit « des denrées ».

Sur le *Midland Railway* : jusqu'à 3 kgr. 17 le colis paye 0 fr. 60, quelle que soit la distance qu'il ait à parcourir, c'est le prix minimum. Le colis qui pèse entre 3 kgr. 17 et 5 kgr. 44, ne commence à payer un supplément qu'au-dessus de 100 milles parcourus (160 kilom. 930). A partir de 5 kgr. 44 jusqu'à 10 kgr. 88, les colis commencent à payer supplément au-dessus de 50 milles (80 kilom. 465). Enfin au-dessus de 10 kilos 88, tout colis paye un supplément à partir de 30 milles, supplément calculé par 453 grammes d'excédent. Le système adopté par le *South Western* est à peu près identique.

Sur les chemins de fer de l'État français un essai timide a été tenté. Ce réseau a inauguré un nouveau tarif de grande vitesse G. V. 14 bis (Chaix, G. V. p. 532) qui fonctionne depuis le 1^{er} avril 1901, pour le transport en port payé des denrées sur Paris. Ce

tarif facilite sur les marchés de la capitale l'écoulement des produits de la région du sud-ouest : légumes, fruits, beurre, volaille, marée. Deux particularités de ce tarif en constituent surtout l'originalité et l'intérêt :

1° il accorde une réduction sur les prix du tarif ordinaire de la messagerie aux colis pesant moins de 40 kgr., minimum déjà important que beaucoup d'expéditeurs ne peuvent atteindre. Cette réduction varie suivant le poids du colis et la longueur du trajet, mais elle est généralement comprise entre un tiers et un cinquième. Ce nouveau tarif est applicable par expédition de 10, 20, 30, ou 40 kilogrammes au maximum.

2° Le mode d'expédition est nouveau : c'est l'expéditeur qui affranchit lui-même son colis, en présentant à la gare de départ un bulletin d'expédition sur lequel il a collé des vignettes qui représentent le coût du transport. Il peut se procurer, dans toutes les gares du réseau de l'État, des bulletins d'expéditions au prix de 0 fr. 35, représentant le droit de timbre de grande vitesse et des vignettes de 0 fr. 05, 0 fr. 10, 0 fr. 20, 0 fr. 50, 1 franc et 2 francs. Naturellement, tous les envois sont faits en port payé.

3° Économie du projet de loi français.

Sur la proposition de M. Gaston Bozerian, une commission extra-parlementaire fut nommée le

16 juin 1897 pour étudier un projet de loi sur les colis agricoles. A la séance du 1^{er} avril 1898 cette commission présenta un projet de loi qui fut adopté sans modifications. La proposition de loi fut reprise par M. Octave Lauraine, à la séance du 8 décembre 1905, et renvoyée à la commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communications. Enfin, le 13 décembre 1906, à la discussion du budget, M. Lauraine s'est plaint de ce que les colis postaux agricoles ne soient pas encore autorisés, parce que le projet de loi de 1898 qui les concerne, présenté par les ministres des Travaux publics et des Finances et voté par la Chambre des députés, est retenu au Sénat par l'administration des Finances.

Tel est encore l'état de la question.

Aupoint de vue économique auquel nous nous plaçons, il est intéressant d'étudier, avec la commission, les motifs de création des colis agricoles.

1° *Exposé des motifs.* — La commission se recommande des philosophes, des économistes et notamment de J.-B. Say(1): « Pour les nations considérées « en masse, le bonheur dépend de l'aisance avec

1. Tous les documents ayant trait à cette question se trouvent rassemblés dans le *Journal officiel* aux annexes à la deuxième séance du 8 décembre 1905.

J. off. Doc. parlem. Chambre, 8 décembre 1905. Annexe, n° 2321, pp. 417 et suivantes.

« laquelle leurs besoins sont satisfaits. Or, parmi les
« besoins des hommes, la nourriture est celui qui se
« fait sentir le plus universellement, le plus constam-
« ment, et, après avoir été satisfait, c'est celui qui se
« renouvelle le plus tôt ; il est dès lors rationnel
« que le législateur se préoccupe d'employer les
« moyens dont il dispose à la satisfaction de ce
« besoin primordial et quotidien de l'activité géné-
« rale. » Inspirée de ces principes, la commission ira
droit à son but qui est de mettre en contact le pro-
ducteur de denrées exclusivement agricoles avec le
consommateur de ces denrées par un fonctionnement
approprié des moyens de transport, espérant que, du
résultat favorable de ses travaux, dépendra un plus
grand profit pour le petit agriculteur des campagnes,
en même temps qu'un plus grand bien-être pour les
familles nombreuses de centres industriels et ouvriers.

Un des buts des promoteurs du projet de loi de
1898 serait la suppression des intermédiaires. Dans
leur esprit les denrées seraient « drainées non plus
« en masse, mais colis à colis vers les villes et vien-
« draient, sans passer par des mains étrangères, du
« foyer de la ferme à la salle à manger du consom-
« mateur des grands centres. » Mais, comme peu de
cultivateurs seraient en situation de faire parvenir
régulièrement à un certain nombre de familles d'un
grand centre tout ce que ces dernières leur deman-
deraient comme œufs, beurre, fromages, légumes,

fruits, volailles, il faudrait alors centraliser ces produits, en faisant intervenir le groupement syndical. Ce groupement répondrait plus facilement aux commandes, et pourrait se livrer à une publicité qui serait trop onéreuse pour le cultivateur isolé. Ainsi, chaque famille pourrait s'approvisionner dans la contrée d'où elle est originaire. En s'adressant, sans intermédiaires, au syndicat local, elle payerait ses produits de consommation au prix courant du marché, augmenté de la somme très réduite que coûterait l'expédition du colis agricole.

A Paris, d'reste, même avec l'organisation actuelle des transports, l'énorme débit des Halles centrales ne représente qu'un peu plus de la moitié de la consommation (1). C'est donc, que le commerce et les particuliers ont dû trouver quelque avantage au transport direct, et que ces livraisons ont dû procurer quelque bénéfice aux deux parties.

2° *Obstacles que rencontre le projet de loi.* — La commission, nommée en 1897, émettait l'avis que les sacrifices, consentis par les compagnies sur le prix des denrées depuis 1892, ne permettaient guère de

1. En 1904, sur 88.528.000 kilos de beurre, œufs, volailles et gibiers déclarés à l'octroi 57.526 000 kilos ont été reçus aux Halles centrales. La différence, c'est-à-dire 31 202.000 kilogs ont donc été reçus directement par le commerce et les particuliers. (Annexes à l'*Officiel* du 8 décembre 1905 déjà cité.)

réclamer d'elles de nouveaux abaissements. Dès lors l'innovation consisterait à obtenir, d'abord de l'État, la réduction de son droit de 0 fr. 35 à 0 fr. 10, et des compagnies, l'abandon de leur droit d'enregistrement de 0 fr. 10. Mais ce progrès même est l'écueil contre lequel le projet vient se heurter.

α) *Concession de l'État.* — Le droit de 0 fr. 35 que l'État prélève sur toutes les expéditions est très élevé pour les objets de faible valeur. Si nous prenons, en effet, le prix minimum d'une expédition, 0 fr. 40, nous constatons qu'elle est grevée d'un droit fixe de 0 fr. 35, c'est-à-dire d'un impôt de 87 1/2 0/0 ce qui porte, avec le droit d'enregistrement, à 0 fr. 85 le minimum de prix irréductible. Dès lors, quand il s'agit d'objets de faible valeur, le prix de transport devient aussi élevé que le prix de vente de l'objet.

On a, cependant, dans deux circonstances, cherché à réduire ce droit de timbre. La première fois, ce fut lors de la création même des colis postaux ; le gouvernement consentit l'abaissement de son droit de 0 fr. 35 à 0 fr. 10. La seconde fois, l'essai n'aboutit pas. Le 5 avril 1897, M. Georges Cochery, ministre des Finances, soumit au Parlement un projet de loi abaissant les droits de timbre applicables aux récépissés, connaissements et lettres de voitures concernant les transports : 1° par voie ferrée ; 2° par mer ; 3° par rivières, fleuves et canaux. Aux termes de ce projet de loi, tous les transports de grande, aussi bien

que de petite vitesse, acquittant un prix inférieur à 1 fr. 25, ne seraient plus frappés que d'un timbre de 0 fr. 10, comme les colis postaux, et pour les mêmes motifs que ces derniers. La contre-partie, inévitable quand on transforme un impôt fixe en un impôt proportionnel, aurait été l'aggravation des droits sur les grosses expéditions. Cette disposition risquerait donc de soulever des objections et des controverses. Aussi, la commission, nommée sur la proposition de M. Gaston Bozerian, proposait, dans son rapport, d'extraire du projet de loi Cochery la partie devant profiter aux denrées agricoles, et sans attendre la discussion et le vote de ce projet, de créer à leur bénéfice (comme pour les colis postaux) un timbre réduit de 0 fr. 10.

β) *Concession des compagnies.* — Les compagnies abandonneraient, en faveur des denrées agricoles, le droit d'enregistrement de 0 fr. 10, comme elles l'ont fait pour les colis postaux.

Le premier pas à faire pour l'institution des colis agricoles est donc un accord entre l'État et les compagnies, où des sacrifices réciproques seraient consentis.

3° *Établissement des colis agricoles.* — Ces concessions obtenues, la commission de 1897 a cru devoir exprimer « différents vœux destinés, dans son esprit, à fixer les principes, sur lesquels devront être poursuivies les négociations avec les compagnies ». Elle

estime, tout d'abord, qu'il serait nécessaire de demander aux compagnies d'établir, soit isolément, soit par groupe, des tarifs spéciaux, dits tarifs de colis agricoles, analogues à ceux essayés en Angleterre et s'appliquant non plus aux expéditions de denrées agricoles sans limitation de tonnage, mais à des expéditions de faible poids ne dépassant pas 50 kilogrammes.

Nous avons vu, en tête de notre deuxième partie, que le système de tarification appliqué aux colis postaux ne doit pas s'étendre au delà des limites actuelles de 10 kilogrammes. D'un autre côté, si l'on établit un barème à base kilométrique décroissante, on retombe dans un tarif analogue à celui qui est dit « des denrées ». Dès lors la seule innovation du projet de loi serait de supprimer les droits d'enregistrement et de timbre.

Telles n'ont pas été les vues de la commission : « Les
« tarifs, dit-elle, devraient être établis par *zones* et
« non point selon la rigidité kilométrique. Le système
« des zones paraît le plus simple ; il permet d'assurer
« l'égalité de traitement à des localités situées dans
« une même région productrice et de favoriser d'au-
« tre part la répartition avantageuse des colis agri-
« coles entre les centres consommateurs du même
« réseau. Il offre, en outre, dans l'établissement des
« prix unitaires, plus de latitude que n'en comporte-
« raient des barèmes calculés strictement selon les
« distances et dont les bases réduites ne jouent géné-

« ralement que sur les longs parcours. Enfin, il laisse
« aux compagnies la faculté de proportionner leurs
« efforts aux besoins qui sont particuliers à chacune
« d'elles et de varier les essais suivant la diversité
« des régions desservies... A la simple lecture des
« chiffres (donnant les natures d'apport des chemins
« de fer aux Halles centrales), on constate que, si l'Or-
« léans est celui de tous nos réseaux qui transporte
« le plus de volailles, de gibiers, de beurre et d'œufs,
« le P.-L.-M. transporte de son côté plus de fruits et
« de légumes au carreau forain, plus de primeurs et de
« cresson ; l'Ouest plus de fromages ; que l'Est des-
« sert surtout des régions produisant les volailles et
« les fromages, etc... qu'en un mot la tarification des
« colis agricoles doit être appropriée aux différents
« trafics, au mieux des intérêts de chacun, comme il
« a été fait, d'ailleurs, au profit du vin du Midi, de la
« bière dans le Nord et du cidre sur l'Ouest. Les
« zones ainsi justifiées devront autant que possible
« n'être point trop distantes les unes des autres. La
« commission exprime l'avis qu'elles pourraient être
« de 100 kilomètres avec, par exemple, un point de
« départ à 50 kilomètres. »

Le but de la commission, en établissant des zones de 100 kilomètres et pour chaque zone des prix « unitaires », est bien d'écarter de son système tout tarif postal, tout en y introduisant les avantages que l'on obtient ordinairement par l'établissement de

prix fermes ; c'est-à-dire, donner à deux ou plusieurs centres consommateurs à inégale distance d'un centre producteur le même régime.

Dans la réalisation, la difficulté consistera à adapter le système des zones au commerce de chaque produit. En pratique, il se rencontrera aussi que, pour un produit, deux centres consommateurs, situés à des distances presque égales du centre producteur, se trouveront placés dans deux zones différentes ; si l'on avait eu l'intention de faire bénéficier ces deux centres consommateurs du même régime, on arrivera à un résultat inverse, car leur régime diffèrera bien plus avec le système des zones qu'avec un barème à base kilométrique décroissante. C'est sans doute, en voyant ces difficultés, que la commission a préféré laisser aux compagnies « la faculté de proportionner leurs efforts aux besoins qui sont particuliers à chacune d'elles et de varier les essais suivant la diversité des régions desservies ».

Les derniers « vœux » émis par la commission, ayant trait aux coupures de poids et aux conditions que doivent remplir les colis agricoles, visent des simplifications d'expédition et de manutention inspirées par ce qui a lieu en Angleterre.

« Au point de vue du poids des colis agricoles, la « commission est d'avis que le tarif devrait comporter des coupures de 0 à 50 kilogrammes, par fractions indivisibles de 10 kilogrammes, et que les

« compagnies pourraient examiner utilement la possibilité de créer des coupures plus rapprochées pour les petites expéditions. »

Puis elle ajoute : « Il semble légitime que le tarif réduit, dont seront appelés à bénéficier les colis agricoles, comporte, comme les autres tarifs réduits, des dispositions particulières et restrictives qui forment, en quelque sorte, la *contre-partie* des réductions accordées.

« La première condition, destinée à permettre l'accélération des transports, doit être de rendre facile l'*empilage* des colis dans les fourgons. La commission demande que les colis agricoles soient remis au chemin de fer dans des emballages d'un *modèle accepté par la compagnie*, en désirant que, comme en Angleterre, le public se serve de caisses spéciales qu'il pourrait au besoin se procurer dans les gares à des prix aussi modérés que possible. Les emballages légers et à bon marché ne pourront servir qu'une fois et, à cause de cela, il ne serait nécessaire de prévoir le retour à vide à l'expéditeur pour les cas exceptionnels.

« La seconde condition a trait au paiement préalable du prix de transport qui serait constaté par l'apposition au départ d'une *vignette spéciale*, du genre de celles qui sont actuellement employées pour les colis postaux de Paris pour Paris portant très lisiblement le nom de la gare de destina-

« tion et l'adresse du destinataire lui-même. Cette
« vignette, vendue dans les gares, serait appliquée
« sur les colis agricoles comme un timbre sur une
« lettre et comporterait une souche qui servirait de
« récépissé à l'expéditeur. En outre, le prix du trans-
« port devrait comprendre le factage du colis à
« domicile. Il conviendrait que l'expéditeur pût trou-
« ver à la gare des déclarations à l'octroi, sur lesquelles
« les il consignerait la nature des produits qu'il
« envoie, afin d'éviter à l'arrivée des retards occa-
« sionnés par l'ouverture réglementaire des caisses.
« Cette déclaration à l'octroi serait ou bien collée
« sur les colis, ou simplement remise à l'agent du
« train chargé de centraliser les bordereaux. Dans
« le but de permettre aux Compagnies de chemin
« de fer de réaliser le maximum des réductions possi-
« bles, la commission estime que le taux des indem-
« nités, en cas de perte ou d'avarie, pourrait être
« fixé, eu égard à la valeur peu importante des den-
« rées, à des prix inférieurs à ceux prévus pour les
« différents types de colis postaux. Enfin la commis-
« sion a cru devoir admettre, en principe, les retours
« d'argent établis d'une façon analogue au tarif par
« zones à des prix très réduits. »

TROISIÈME PARTIE

WAGONS REFRIGÉRANTS ET EMBALLAGES

Les produits de l'agriculture, et en particulier les denrées, exigent souvent pour leur transport des soins appropriés ; leur conservation et leur emballage sont deux questions importantes dont la solution peut augmenter considérablement leur trafic :

Nous verrons :

1° Le matériel de transport ;

2° Les emballages.

*Matériel de transport : wagons ventilés,
wagons réfrigérants.*

α) Wagons ventilés

Les transports des produits agricoles, des fruits en particulier, se font souvent dans des conditions misérables. Malgré un emballage des plus soignés, les fruits délicats, comme les fraises, les pêches, entassés dans des wagons noirs, non aérés, y sont bientôt comme dans de véritables étuves, étant donné

qu'ils voyagent à l'époque la plus chaude de l'année. Dès lors, les compagnies se sont efforcées d'améliorer, dans la mesure du possible, l'aération de leurs wagons. La compagnie d'Orléans (1), en particulier, a mis en service en 1904, un certain nombre de wagons de 15 tonnes, spécialement aménagés pour le transport des denrées et primeurs. Ces aménagements, destinés à maintenir une température fraîche à l'intérieur du wagon, consistent en ouvertures à claire-voie pour la ventilation et en une double paroi protectrice avec lame d'air ; enfin dans une couche de peinture blanche sur les parois et le toit (2). Mais ces wagons ne dispensent pas de la mise en service des wagons réfrigérants à glace.

β) *Wagons réfrigérants.*

- 1° La réfrigération et les wagons réfrigérants ,
- 2° Régime des wagons réfrigérants.

1° *La réfrigération et les wagons réfrigérants.* —
Le froid peut être utilisé soit pour la congélation,

1. A l'Exposition d'emballages au Concours général agricole de 1907 les compagnies ont exposé différents types de wagons spéciaux.

Le P.-L.-M. des wagons aérés pour les primeurs, fruits et fleurs.

L'Est, des wagons couverts pour le transport du lait en grande vitesse.

L'Ouest, des wagons découverts à deux étages pour le transport du lait et des wagons destinés au transport des fromages et crèmes, etc.

2. On aère encore les wagons au moyen d'un ventilateur actionné par l'un des essieux.

soit pour la conservation des produits. La congélation trouve surtout son emploi pour le transport des viandes. L'expérience a montré qu'en prenant certaines précautions, ces viandes pouvaient sans crainte entrer dans la consommation générale. Le lait peut aussi être congelé (1).

Mais à l'intérieur de la France, le besoin ne se fait pas sentir d'atteindre des températures aussi basses : il s'agit simplement de réaliser, par des moyens artificiels, les conditions favorables où l'on se trouve l'hiver pour la manipulation et le transport des produits agricoles, des viandes, des fruits principalement.

La température des wagons réfrigérants variera entre 7 et 12 degrés ; mais le bas degré de température n'est pas le seul but à atteindre dans l'aménagement des wagons réfrigérants. Il s'agit aussi d'y obtenir une atmosphère sèche, condition primordiale de la conservation des viandes, car un des écueils de la conservation par la glace est l'humidité, difficile à éviter. On réfrigère habituellement les wagons soit par de la glace, soit par une circulation d'ammoniaque gazeuse. Prenons les wagons réfrigé-

1. Voir *Bulletin de l'office des renseignements agricoles*. Préparation et transport de la viande congelée. La question du lait congelé et refroidi. Conservation des œufs dans des locaux frigorifiques, 1902, pages 1042, 1838, 1841.

rants de la Société des Magasins et Transports Frigorifiques de France :

1° *Le refroidissement* est obtenu par le moyen de la glace, que l'on charge dans deux grands bacs en tôle étamée situés dans l'intérieur de la caisse du wagon, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière. Chacun de ces bacs peut contenir de 1.000 à 1.200 kilos, ce qui constitue, comme source de froid, une masse de 2.000 à 2.400 kilos de glace.

2° *L'isolation* est obtenue par le moyen de parois épaisses, constituées par trois cloisons et deux matelas d'air. Les cloisons comportent des joints croisés, des papiers et cartons isolants et des matières très peu conductrices de la chaleur.

3° *L'aération* est obtenue par deux aspirateurs placés sur la toiture du wagon perpendiculairement à son axe longitudinal. Lorsque le wagon est en marche, ces aspirateurs déterminent une dépression dans l'intérieur du wagon et tendent à entraîner au dehors l'air le plus chaud, qui étant le plus léger, se trouve en contact plus immédiat avec la toiture du wagon. L'air extérieur est ainsi aspiré et pénètre dans les bacs à glace au moyen de quatre prises d'air, placées aux quatre coins du wagon. Il est conduit par de larges tuyaux dans les bacs à glace jusqu'à 30 centimètres environ de leur fond. Il se dépouille là de ses impuretés, s'y refroidit et s'y débarrasse de son humidité, puisqu'en se refroidissant, sa capacité d'ab-

sorption de la vapeur diminue. Un dispositif spécial conduit dans la partie basse du wagon cet air refroidi, qui monte peu à peu dans le wagon sous l'influence des aspirateurs.

En Amérique, où les transports frigorifiques sont très développés, le ministère de l'agriculture des États-Unis donne quelques conseils aux expéditeurs de produits horticoles en wagons réfrigérants (1) :

Les produits expédiés en wagons réfrigérants doivent être en bon état, bien triés et bien emballés. Les fruits trop mûrs peuvent, il est vrai, être expédiés à de plus grandes distances, au moyen de la glace, qu'en wagons couverts, mais ces fruits ne restent en bon état que jusqu'au moment de l'arrivée, et se gâtent ensuite très promptement. L'effet de la réfrigération est simplement de *retarder* le progrès normal de la maturation et de la décomposition.

On doit opérer le chargement aussitôt après la récolte. Un délai de quelques heures, par un temps chaud, suffit pour produire une grande différence dans l'état des fruits à l'arrivée.

Le wagon doit être bien isolé, toutes les ouvertures doivent être bien bouchées et le wagon doit être fermé aussitôt que possible.

1. Voir *Bulletin de l'office des renseignements agricoles*, février 1902, p. 273.

Enfin, le chargement doit être fait de façon à permettre la libre circulation d'air dans le wagon.

2° *Régime des wagons réfrigérants.* — Un bon régime des transports frigorifiques peut être d'une importance décisive pour le développement du trafic des denrées périssables. Leurs débouchés se trouvant limités par la durée de leur conservation ne peuvent s'étendre que grâce à l'augmentation de vitesse, ou grâce au maintien artificiel de ces denrées dans l'état de fraîcheur où elles étaient au départ. Le wagon réfrigérant apparaît donc comme le plus sûr moyen d'assurer aux fruits et primeurs, aux poissons, à la viande, aux volailles, laitages... etc., pendant la saison chaude, la sécurité nécessaire au développement de leur trafic.

Aussi, les compagnies ont-elles pris le parti de seconder ou de susciter des organisations particulières susceptibles de mettre de pareils wagons à la disposition du public, organisations dont la souplesse permettrait de mieux adapter les systèmes employés aux besoins éminemment variés de ces transports spéciaux.

Les compagnies ont, en outre, cherché à installer sur leur réseau des services réguliers de wagons réfrigérants. Les expéditeurs, agriculteurs et négociants, ont ainsi un moyen nouveau et efficace de développer et de régulariser leur trafic, d'étendre leur rayon d'action, et de conquérir des débouchés nou-

veaux que, malgré toute l'accélération des transports actuels, la durée de ces transports met pour le moment hors de leur portée.

Tarif des wagons réfrigérants. — Examinons le tarif G. V. 121 (1) commun à tous les réseaux et les critiques qu'il comporte.

Art. 11 : « Les denrées transportées en wagons réfrigérants sont taxées au prix des tarifs de grande vitesse ou de vitesse accélérée ainsi qu'aux prix des tarifs de petite vitesse pour lesquels le transport en wagon réfrigérant est autorisé. » En principe, une redevance de 0 fr. 02 par wagon et par kilomètre est accordée au locataire ou au propriétaire du wagon pour amortir la construction du wagon et le payer de ses frais d'entretien.

Tel est le régime dans ses grandes lignes, en faisant la critique, nous allons entrer davantage dans le détail du tarif.

M. de Vogüé, président de la Société des agriculteurs de France, expose, dans une lettre adressée au Ministre des Travaux publics le 22 juillet 1904, les vœux de cette société (2). Il demande :

Que le transport des wagons réfrigérants soit autorisé en petite vitesse. Le texte de l'article 11 que nous

1. Chaix, G. V. page 30.

2. *Bulletin de la Société des agriculteurs de France*, 1^{er} mars 1905, pages 269, 270, 271,

venons de citer, quoique ajoutant : « ainsi qu'aux tarifs de petite vitesse pour lesquels le transport en wagon réfrigérant est autorisé », paraît être l'exclusion complète des wagons réfrigérants du service de la petite vitesse puisqu'ils ne sont inscrits à aucun des tarifs P. V. La Société des agriculteurs de France demande l'admission des transports en wagons réfrigérants en petite vitesse au moyen de leur insertion dans le tarif commun P. V. 129 et dans les tarifs P. V. 29 de chacun des réseaux, avec naturellement, les dispositions de tarif de petite vitesse applicables aux denrées agricoles, ce qui est le but principal à atteindre.

Que les délais de chargement et de déchargement de wagons réfrigérants soient ramenés aux délais de droit commun. Ce second vœu vise l'article 7 qui réduit à six heures les délais de chargement et de déchargement des wagons réfrigérants et l'article 13 qui impose à ces wagons un droit de stationnement de 5 francs, pour une première période de retard de vingt-quatre heures, et de 6 francs, pour chaque période de retard en sus de la première. Ces dispositions sont très sévères et ne sont pas justifiées.

« On ne peut réellement, dit M. de Vogüé, accepter que les délais de droit commun de chargement et de déchargement, qui sont de vingt-quatre heures, soient abrégés pour les wagons réfrigérants qui exigeraient, au contraire, des délais plus longs à cause de la manutention supplémentaire du char-

« gement de la glace et du refroidissement des den-
« rées qui peut, dans certains cas, être nécessaire. »

Qu'il soit appliqué aux wagons réfrigérants vides, transportés en grande vitesse, un tarif à base kilométrique décroissante avec un point de départ inférieur à 20 centimes.

L'article 10 est en effet formulé ainsi :

Les wagons réfrigérants vides en retour ou allant prendre charge sont transportés :

En G. V. à raison de 0 fr. 20 par wagon et par kilomètre ;

En P. V. gratuitement, moyennant le paiement du droit d'enregistrement et du timbre de récépissé.

On se demande en effet pourquoi le tarif G. V. 121 porte, en grande vitesse, un tarif de 0 fr. 20 uniforme, proportionnel à la distance, tandis que les compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et du Midi ont adopté, dans leurs tarifs spéciaux G. V. 21, la formule suivante :

par kilomètre jusqu'à	200	0 fr. 20
par chaque kilomètre en sus, de	200 à 300	0 fr. 12
—	300 à 400	0 fr. 10
	au-dessus de 400	0 fr. 04

Que la tare du wagon réfrigérant soit élevée. On reproche à la tare de 12.500 kilos inscrite au tarif G. V. 121 d'être insuffisante : l'aménagement des wagons réfrigérants exigeant des cloisons plus fortes, des corps isolants, des bacs à glace en tôle et com-

portant par suite un poids mort plus considérable que celui des wagons ordinaires. Cette tare a de plus l'inconvénient d'empêcher les exportateurs qui expédient en Allemagne de bénéficier des taxes accordées par les compagnies allemandes aux chargements de 5.000 et 10.000 kilogrammes.

Que la redevance ne soit pas refusée aux wagons pris en location à des compagnies de chemins de fer étrangers ou immatriculés par elles. C'est en effet s'exposer à des représailles de leur part que de frustrer les wagons étrangers d'une ristourne qui leur est due.

Tels sont les vœux formulés par les agriculteurs, mais les propriétaires et locataires des wagons émettent d'autres vœux sur les questions qui les intéressent plus spécialement.

Ils se plaignent, d'abord, de ce que le minimum de tonnage fixé à 4.000 kilos au G. V. 121 est trop important pour certains produits : viande, poissons, lait, surtout lorsqu'il s'agit de créer des courants de vente là où ils n'existent pas. Les compagnies d'Orléans et du Midi ont été jusqu'à consentir une réduction de tonnage à 2.000 kilos, pour permettre à la Compagnie des Magasins et Transports frigorifiques de France d'organiser un service de transport de viandes.

Ils demandent, en outre, la faculté de faire la *cueillette* en cours de route, c'est-à-dire de recueillir, dans les diverses gares du parcours, les denrées à trans-

porter et d'autre part la faculté de faire la distribution dans certaines gares, pour le poisson notamment ; enfin des prix réduits aux accompagnateurs de wagons réfrigérants.

EMBALLAGES (1)

L'utilité d'un bon emballage se découvre à deux points de vue :

1° Point de vue du transport.

2° Point de vue de la vente.

1° *Au point de vue du transport*, l'emballage devra surtout être solide, léger, maniable et construit de façon à pouvoir s'arrimer facilement.

α) La *solidité* du colis facilitera l'empilage qui permet aux compagnies de remplir normalement leurs wagons. Pour 3 ou 4 tonnes de fruits les compagnies ont à traîner en général 8 tonnes de poids mort. En entassant les colis les uns sur les autres, elles peuvent obtenir à peu près la limite du poids de marchandises, que les wagons peuvent supporter. Les tarifs italiens de vitesse accélérée exigent

1. M. Tuzet, agent du trafic de la Compagnie d'Orléans, s'est surtout occupé de cette question. Voir en particulier sa conférence du 16 mai 1905, au V^e Congrès national des syndicats agricoles à Périgueux.

Voir aussi Blin, *Vente et débouchés des produits de la ferme*.
Laveur, 13, rue des Saints-Pères, Paris

des colis de légumes pouvant se placer les uns sur les autres. La solidité n'exclut pas la souplesse qui amortit les chocs. La solidité devra être d'autant plus grande que le parcours de la marchandise sera plus long et le fruit plus délicat. Un colis ne se transporte pas à 1.000 ou 1.200 kilomètres avec une ou deux manutentions, mais il doit subir des transbordements multiples avant d'arriver à destination. Il y a aussi les mouvements du train, les trépidations, les courbes qui disloquent les caisses trop faiblement construites pour être superposées. Si l'on veut obtenir des transports rapides, il faut faciliter la manutention en présentant un colis résistant et préparé de façon à être maniable.

β) *La légèreté.* Un emballage est une surcharge de poids, aussi pour éviter de payer cette surcharge, on visera souvent la légèreté au détriment de la solidité. Ce sera dans les emballages abandonnés, dits « emballages perdus », la qualité qui sera principalement visée. Pour les emballages à retourner on aura en vue des modèles plus résistants qui puissent faire un long service.

λ) *La facilité de manutention.* Cette qualité peut être obtenue au moyen d'anses mobiles qui, tout en permettant de déplacer commodément les colis, permettent cependant de les grouper dans un espace restreint.

δ) *La forme du colis* n'est pas non plus indifférente. Une bonne forme sera celle qui permettra un

arrimage solide dans le wagon et la libre circulation de l'air entre les colis.

Il est important, en effet, que l'arrimage dans les wagons soit fait avec précautions ; des colis mal arrimés, c'est-à-dire arrangés sans soin, se tassent pendant le transport. Les produits qu'ils renferment arrivent meurtris, écrasés et perdent ainsi une grande partie de leur valeur commerciale.

2° *Point de vue de la vente.* L'expéditeur doit partir de ce principe (1) que « les frais supplémentaires, « que nécessite un emballage soigné, sont toujours « largement compensés par la plus-value qu'acquiert « le produit. C'est ainsi que, de deux envois de « fruits de même qualité, l'un fait avec tous les soins « voulus, l'autre avec des fruits non triés et seulement protégés par de la frisure de bois, le premier peut être vendu avec une plus-value variant « du simple au double ; les frais d'emballage, de « transport et de mise en vente étant les mêmes « dans les deux cas. »

La bonne *présentation* à la vente est très importante. Le produit emballé assez soigneusement pour pouvoir être exposé tel quel, sans avoir à subir la manipulation du marchand, tente bien davantage l'acheteur. Des cartonnages groupés dans des caisset-

1. Blin (opuscule cité, page 45).

tes font un emballage pratique et économique et permettent de livrer à la clientèle les fruits sans qu'on ait besoin au préalable de les déballer.

Une autre qualité que doit s'efforcer d'obtenir l'emballleur, c'est d'avoir dans sa caisse le plus de « fleurage » possible. Le *fleurage* est la partie supérieure de la caisse; une fois enlevé, il ne reste plus que le fond de la caisse, c'est-à-dire les fruits les moins beaux et dont les acheteurs font le moins de cas. L'emballage devra donc être fait de façon à ce que la caisse puisse être présentée du côté où elle offre la plus grande surface.

Un *garnissage* soigné de papier dentelé ou de papier transparent préservant la marchandise des souillures, tente le client, mais le « fardage » doit être évité d'une façon absolue ; il est du reste défendu aux Halles centrales, par des ordonnances de police, comme contraire à la loyauté des transactions (1). On « entend par *fardage* l'habitude qu'ont certains « expéditeurs de placer à la partie supérieure de « l'emballage les produits les plus beaux alors que « le reste ne comprend que des produits de qualité « moins bonne ou médiocre. »

En France, il y a beaucoup à faire dans le sens d'une meilleure présentation à la vente, les embal-

1. Blin, opusculé cité, p. 46.

lages, de produits agricoles surtout, laissent souvent à désirer par défaut de soin.

On a cherché, par des concours, à perfectionner le goût des emballages soignés. Dans les premiers concours, on exposait surtout des colis très intéressants au point de vue de l'ingéniosité de l'inventeur, mais aucun réellement pratique. Aussi aujourd'hui, y a-t-il une tendance à renoncer aux expositions de colis vides, où trop souvent ne figurent que des modèles de pure imagination, que les acheteurs ne peuvent se procurer couramment selon leurs besoins ; on a préféré choisir des modèles ayant été en usage, et dont on a pu apprécier les qualités et les défauts.

Vu : le Président de la thèse

A. SOUCHON

Vu : le Doyen :

LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris

LIARD

